

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

?

??

Aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin

???

Lundi 18 avril 2005

La séance est ouverte à 14 heures 30 sous la présidence de M. Christian LEYRIT, préfet du Val d'Oise.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs, merci de participer nombreux à la réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles.

L'objet de cette réunion est de rencontrer l'ensemble des partenaires pour la révision du Plan d'Exposition au Bruit de cet aérodrome.

La composition de cette instance a été renouvelée le 10 janvier 2005. Cette commission est représentée par trois collèges de 14 membres chacun.

M. le Président procède à l'appel des membres de la Commission.

Le collège n°1 : représentants des professions aéronautiques : Aéroports de Paris avec M. de RONNE, M. LORRIAUX, M. LEMOINE, M. BRUN.

Les usagers : M. MARCHAIS (Pontoise Aéro Formation), M. CHOIX (Hispano Suiza), M. TEXIER (Eurojet), M. VALDELIEVRE (Cergy Pontoise Air Club), M. TERNISIEN (ASTH).

Le personnel de la navigation aérienne : M. HENRY (FO), M. BEN MAIZ (SNCTA)

Le collège n°2 : représentants des collectivités territoriales : M. GUIARD (Boissy l'Aillerie), M. GASSELIN (Bréançon), M. BENARD (Cormeilles-en-Vexin), M. JUNOT (Courcelles), Mme PELLE MACHET (Epiais Rhus), M. TEYSSOT (Frémécourt), Mme POU CET (Génicourt), M. ZUBER (Sagy).

Le collège n°3 : représentants des associations de riverains : M. LEBRUN (DIRAP), M. BUTEUX (DIRAP), M. DESLANDES (DIRAP), M. KREMER (DIRAP), M. LE MEE (VOE), M. HENIN (Les Amis du Vexin Français), M. OYER (Les Amis du Vexin Français), M. LARRERE (Union des Amis du PNR), M. MARTINOT (Union des Amis du PNR), Mme LANOOTE (Sauvegarde de la Vallée du Sausseron)

Si mes calculs sont bons, dans le collège n°1 : 11 présents (4 Aéroports de Paris, 5 usagers et 2 personnels) ; collège n°2 : 8 représentants des communes ; Collège n° 3 : 10 présents.

29 membres de la commission sont donc présents.

Par ailleurs, nous avons invité à la réunion M. le député HOUILLON, et nous avons, au-delà des personnes indiquées tout à l'heure, invité également la Chambre de Commerce et d'Industrie qui est directement concernée par cet aéroport et qui est représentée par M. BEITZ.

Y a-t-il des remarques liminaires ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Nous avons noté, dans le dossier que nous avons tous reçu, document "Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, note de présentation des études préalables à la révision", à sa page 2, une référence à une masse maximale au décollage d'appareils d'aviation d'affaires de 34 tonnes.

Nous voulons rappeler que le Conseil d'Etat dans un jugement du 28 mai 2003 a annulé l'arrêté portant la masse maximale au décollage à 45 tonnes concernant l'aérodrome et que la restriction d'usage en vigueur est de 17 tonnes, et 25 passagers, conformément une note de la DGAC du 25 avril 1980.

Nous considérons donc que le dossier de révision ne respecte pas les termes de la loi et que la CCE ne peut pas se prononcer sur l'avant-projet présenté.

Et donc nous aimerions avoir des éclaircissements.

M. LE PRESIDENT.- On est dans le vif du sujet, on va parler de tout cela.

Quelques mots d'introduction : la réunion d'aujourd'hui constitue la première étape de la procédure de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin.

Aujourd'hui, ce qui est attendu, c'est un avis conformément aux dispositions sur les limites extérieures des zones B et C pour lesquelles un choix doit être fait entre les indices 62 et 65 pour la zone B et 55 à 57 pour la zone C.

Je rappelle simplement qu'en zone B sont autorisés les logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales, et les immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole.

En zone C, sont autorisés les mêmes équipements, plus les maisons d'habitation individuelle non groupées si le secteur est desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.

Voilà ce que disent les textes. Par contre, ne sont pas autorisés en zone B et C, l'habitat groupé et les parcs résidentiels de loisirs.

C'est la première rencontre. Après cette réunion, je consulterai les conseils municipaux des communes concernées par le projet de Plan d'Exposition au Bruit. Les conseils municipaux disposeront d'un délai de 2 mois à compter de la date de réception du dossier pour formuler un avis. Et donc, au-delà de 2 mois, les avis seront réputés favorables.

Ensuite nous reconsulterons notre même commission pour émettre un avis sur le projet dans son ensemble, non pas seulement sur les indices à prendre en compte, dans la deuxième quinzaine du mois de septembre prochain après que les avis des conseils municipaux auront été formulés.

Enfin le projet de Plan d'Exposition au Bruit, éventuellement modifié en fonction des observations des uns et des autres, pourra être soumis à enquête publique. Cette enquête publique, vous savez qu'on a une échéance pour l'approbation, le 31 décembre 2005, et donc cela implique que l'enquête publique se déroule au plus tard du 31 octobre au 30 novembre pour permettre au commissaire enquêteur de rendre son rapport dans le courant du mois de décembre, ce qui permettra de prendre l'arrêt préfectoral approuvant le Plan d'Exposition au Bruit.

Voilà, sur le déroulement la procédure, où nous en sommes aujourd'hui et les prochaines étapes.

Cela étant dit, je passe la parole à M. Michel de RONNE d'Aéroports de Paris qui va présenter l'ensemble du dossier.

M. BUTEUX (DIRAP).- Je peux reformuler la question : est-ce qu'actuellement la CCE peut vraiment siéger, compte tenu du fait que les hypothèses prennent en compte une hypothèse de tonnage d'avion qui est contraire à l'arrêté ?

M. LE PRESIDENT.- C'est un élément au coeur du débat de notre réunion.

M. BUTEUX (DIRAP).- Non ! Est-ce qu'on n'est pas ici réuni pour au bout du compte dire : non, on ne peut pas en parler puisque...

M. LE PRESIDENT.- On est réuni là pour parler de tout. La commission a un objet essentiel qui est de formuler un avis mais elle peut traiter de tous les sujets. Ce matin, on avait une réunion

de même type à Persan, on a évoqué d'autres sujets. Et la CCE s'est même prononcée sur des sujets autres que ceux-là. On est là pour aborder tous les sujets.

M. BUTEUX (DIRAP).- Même si on demande à la CCE de se prononcer sur un point qui n'est pas légal ?

M. LE PRESIDENT.- On va voir, attendez !

Je n'ai pas fait venir autant de personnes pour renvoyer tout le monde maintenant. On va traiter les sujets.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Nous venons ici depuis plus de 25 ans, nonobstant ce qu'on vient d'entendre et qui pour nous est au coeur de l'affaire, vous êtes le représentant de l'Etat.

Il y a quelque chose quand même qui me choque : nous ne nous sommes pas réunis en comité permanent depuis février 2003, je pense qu'il eût été bon pour la concertation que l'Etat peut souhaiter dans le cadre de la protection de l'environnement, dans le cadre du PNR, dans le cadre de la révision de la Charte, de réunir d'abord un comité de travail et on aurait pu discuter, comme auparavant avec le sous-préfet précédant Monsieur, les conditions dans lesquelles nous avons à travailler sur un projet.

Or, il semble, au-delà du texte un peu abscons qu'on nous propose, qu'il y a beaucoup à dire sur un projet qui semble nous être imposé.

M. LE PRESIDENT.- Si le texte est abscons, nous sommes là, pendant tout le temps que vous souhaiteriez, deux heures, trois heures, cinq heures ou sept heures, pour que les choses ne soient pas absconses, pour que chacun comprenne et puisse se prononcer en toute liberté et transparence.

Je n'ai pas d'éléments précis à répondre sur 2003, mais je vous dis que je ne sais pas ce que sera le Plan d'Exposition au

Bruit, on est au tout début, je n'ai aucun élément de conclusion. On est là pour avoir la première discussion, ensuite il y aura d'autres discussions. S'il faut faire avant le mois de septembre une nouvelle ou deux ou trois réunions de cette commission, pourquoi pas ? cela ne me gêne pas, les conseils municipaux se prononcent, l'enquête publique se prononce, l'ensemble des citoyens pouvant se prononcer, tous les responsables politiques, associatifs, socio-économiques vont pouvoir se prononcer, on a encore d'ici le 31 décembre quelques mois de concertation.

Les concertations les plus réussies ne sont pas forcément celles qui durent trois ou quatre ans. On est au début du processus, cette concertation peut être particulièrement approfondie, chacun pourra s'exprimer, mais elle est dans un délai qui est de l'ordre de huit mois. C'est un délai largement suffisant pour qu'il y ait une concertation approfondie.

Je veillerai en tout cas, je suis comptable de ce qui va se passer et de la parfaite concertation qui va se dérouler à partir d'aujourd'hui. On va détailler et préciser tout cela pour que chacun puisse se déterminer en connaissance de cause.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Au nom de l'Union des Amis du PNR, je voudrais revenir sur la question des 34 tonnes qui est mentionnée. C'est un préalable. J'appuie la DIRAP sur ce point dans le sens où, s'il s'agit d'une coquille, très bien, en tout cas je crois qu'il faut commencer cette réunion en considérant que la partie qui se réfère aux 34 tonnes n'existe pas dans le texte afin de permettre cette réunion. Elle ne reflète pas l'état de droit, mais c'est peut-être une coquille.

M. LE PRESIDENT.- Vous souhaitez qu'on commence par cette affaire de tonnage ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Elle est déterminante par le fait qu'il y a un jugement du Conseil d'Etat qui a jugé que le tonnage maximum sur l'aérodrome est de 17 tonnes alors que les

hypothèses d'activité nous parlent de 34 tonnes. Cela nous paraît anormal et contraire à la loi.

M. LE PRESIDENT.- Sur ce point précis, pour que la réunion soit utile, il faut que tout le monde ait le même niveau d'information. Je vais demander à M. de RONNE qu'il indique sous votre contrôle quelle était la réglementation ancienne, ce qu'a dit le Conseil d'Etat de manière précise, et ce qu'il en est aujourd'hui des hypothèses.

M. DE RONNE (ADP).- Il y a eu, fin 1998, un arrêté qui prévoyait de passer la masse maximale limite pour les avions exploitant la plate-forme de Pontoise de 17 tonnes à 45 tonnes. Et c'est cet arrêté qui a été cassé en Conseil d'Etat, ramenant donc la masse maximale utilisée à Pontoise à 17 tonnes, ce qui est le cas à l'heure actuelle.

M. LE PRESIDENT.- Sur quels motifs ?

M. DE RONNE (ADP).- L'arrêté a été cassé sur un problème de forme : une information qui est arrivée trop tardivement dans le processus de concertation qui avait précédé la prise de cet arrêté.

C'est la situation. Aujourd'hui, c'est donc 17 tonnes.

Maintenant, le travail que nous faisons aujourd'hui pour la révision de ce Plan d'Exposition au Bruit est d'essayer de se projeter dans un avenir qu'on appelle un avenir à long terme, c'est-à-dire entre dix et quinze ans, et d'essayer de regarder quelles hypothèses plausibles d'exploitation de la plate-forme doivent être prises en compte. Quand on conduit cette réflexion, il convient d'essayer de regarder quels sont les utilisateurs potentiels de la plate-forme et quel est l'usage qu'on peut en faire. C'est la raison pour laquelle, dans les hypothèses que je vais vous présenter dans

quelques minutes, nous avons pris cette hypothèse de masse de 34 tonnes que je vais vous exposer dans quelques instants.

Vous dire pourquoi nous avons pris cette hypothèse de 34 tonnes sur le long terme, sachant parfaitement qu'aujourd'hui la masse maximale utilisable autorisée sur la plate-forme de Pontoise est de 17 tonnes. Cela veut dire que si nous devons arriver à 34 tonnes un jour, il y a un arrêté qui est à modifier. Ce n'est pas quelque chose qui est imposé et instantané, cela nécessite un processus pour y arriver.

Cette hypothèse devrait être prise en compte pour regarder exactement ce que nous pouvons imaginer que devienne cette plate-forme à long terme.

Avant de vous commenter l'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit, je vous propose de rappeler en quelques instants comment et sur quelle base est constitué un Plan d'Exposition au Bruit.

Tout d'abord, pour calculer les limites des zones d'exposition au bruit qui constitueront ce Plan d'Exposition au Bruit, on prend en compte un certain nombre d'hypothèses.

Première hypothèse, le trafic. On prend en compte le trafic moyen quotidien exprimé en nombre de mouvements d'avions pour chacun des types d'avions caractéristiques qui fréquentent la plate-forme, en essayant de regarder à dix ou quinze ans quels seront les types d'avions les plus probables sur la plate-forme et quel sera le niveau de trafic pour chacun de ces types d'avions les plus probables.

Deuxième hypothèse à prendre en compte, les procédures d'utilisation de la plate-forme de décollage et d'atterrissage et quels sont les cheminements suivis par les avions à courte distance autour de l'aérodrome. Bien évidemment l'infrastructure de la plate-forme, c'est-à-dire comment les pistes seront utilisées, quelles pistes seront utilisées, avec quelle répartition de trafic.

Troisième élément important, la répartition du trafic selon trois périodes dans la journée : la période qu'on appelle "période de jour" va de 6 heures à 18 heures, la période dite de "soirée" va de

18 heures à 22 heures et la période de nuit de 22 heures à 6 heures. Le bruit généré par les avions va être pondéré selon qu'il est en période de jour, de soirée ou de nuit. Par rapport à un bruit de jour, on majore de 5 décibels un bruit émis pendant la période de soirée et de 10 décibels un bruit émis pendant la période de nuit. La raison de ceci est pour tenir compte de l'émergence du bruit. Un bruit en pleine journée, alors qu'il y a un niveau sonore de bruit de fond plus important, est moins émergent qu'un bruit en pleine nuit puisque que vous avez un bruit de fond beaucoup plus faible. Dans la simulation qui est faite, on tient compte de l'émergence de cette manière-là.

Ensuite, on prend en compte les traces sonores de chacun des avions de référence. Ce sont des bruits de certification qui sont mesurés au moment de la certification des types d'avion. On mesure le bruit émis au moment du décollage, sous la trajectoire d'approche à l'atterrissage, et le bruit émis latéralement lorsque l'avion se déplace sur la piste. Ce sont trois points de mesure qui sont pris en compte et qui permettent de retracer la trace sonore de l'avion. Tous ces niveaux de bruit étant mesurés en décibels A. L'ensemble de ces données est utilisé pour conduire une simulation qui est réalisée avec un logiciel reconnu et agréé au plan international qui s'appelle INM, il est utilisé dans tous les pays du monde qui se préoccupent de l'établissement de Plan d'Exposition au Bruit.

C'est sur cette base-là qu'on réalise le projet de Plan d'Exposition au Bruit qui est constitué d'un certain nombre de tracés, de zones délimitées par des indices de référence : une zone A, une zone B, une zone C, éventuellement une zone D.

Les limites de ces zones sont déterminées par des indices de référence. Une des questions qui sera débattue aujourd'hui au cours de cette commission consultative sera l'indice de référence retenu pour les zone B et C.

Après ces quelques explications un peu techniques sur le mode d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit, je vais me déplacer pour commenter l'avant-projet de plan qui est porté aujourd'hui à la discussion.

Dans le dossier qui vous a été remis, vous avez une petite fiche qui s'intitule "le PEB en résumé". Vous allez retrouver l'essentiel des commentaires que je viens de faire.

Vous y trouverez une note qui formule les hypothèses de trafic retenues pour le projet qui est soumis, une note de la présentation de la démarche administrative à conduire, et puis deux plans : un premier plan qui est l'avant-projet de PEB et un deuxième plan qui est un plan comparatif entre le tracé du PEB et ce que serait un plan d'exposition au bruit à plus court terme tenant compte des hypothèses de trafic qu'on peut faire à l'horizon de 5 ans. Je vous rappelle que l'avant-projet de PEB est une vision entre dix et quinze ans et là on donne une vision intermédiaire qu'on appelle "vision de court terme" pour voir comment les choses vont évoluer dans les années qui viennent.

Je vais vous présenter les hypothèses qui ont été retenues pour le tracé de l'avant-projet de PEB, donc dans le long terme.

Sur l'utilisation des pistes, il y a deux pistes à Pontoise : une orientée sensiblement nord-ouest / sud-est qui porte les références 05-23 - pour la compréhension ce chiffre donne les dizaines de degrés d'orientation magnétique par rapport au Nord, 23 voulant dire 230 degrés et 05 voulant dire 0,50 degrés - la deuxième piste est beaucoup plus nord-sud, 12 pour 120 degrés et 30 pour 300 degrés, donc elle est orientée du sud-ouest vers le nord-est.

Figurent en face les répartitions d'utilisation de ces pistes.

Dans le sens 0,50 degrés, vers le nord-ouest, 30 % du trafic annuel est écoulé sur cette piste ;

45 % dans le sens inverse ;

Et sur la piste 120-300, 5 % à peu près du trafic dans le sens 120, vers le sud-est, et 20 % du trafic dans le sens 300, vers le nord-ouest.

Les hypothèses que nous avons faites nous semblent être des hypothèses plausibles - évidemment personne ne pourra s'engager pour dire que ce sera précisément ce niveau de trafic

qu'on observera - mais ce sont des hypothèses plausibles compte tenu du trafic que nous avons pu observer au cours des périodes passées et de ce que nous savons de l'évolution générale de l'activité aéronautique.

Nous avons pris comme hypothèse 110.000 mouvements d'avions légers et 20.000 mouvements d'avions d'affaires, je vais y revenir dans quelques instants.

Sur la répartition du trafic dans les trois périodes de la journée qui ont été définies : 85 % dans la période 6h00-18h00 ; 14 % dans la période 18h00-22h00 ; 1 % dans la période 22h00-6h00, ceci correspondant aux observations également faites au cours des dernières années, c'est à peu près le niveau de répartition du trafic que nous avons constaté à Pontoise. On a fait l'hypothèse dans notre projection à long terme que cette répartition du trafic dans les diverses périodes de la journée restait stable.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que vous pouvez nous dire, pour le PEB actuellement en vigueur, les hypothèses sur lesquelles il est fondé ?

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- 320.000 mouvements, il est fondé à l'IP 84, l'ancien indice de gêne sonore.

M. LE PRESIDENT.- Entre l'aviation légère et l'aviation d'affaires, quelle est la répartition ?

M. BUTEUX (DIRAP).- On parle de nouvelle comptabilité ou d'ancienne ?

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Le PEB actuel date de 1980 et il ne fait pas la différence entre l'aviation d'affaires et l'aviation légère puisqu'à cette époque-là le SDRIF, le schéma directeur de l'Ile-de-

France, n'indiquait pas l'usage de l'aviation d'affaire sur les quatre aérodromes qu'il a retenus en 1994 pour réaliser cette mission.

M. LE PRESIDENT.- Sur la nouvelle comptabilité parce que vous avez raison, Monsieur, il y a une nouvelle comptabilité des mouvements, est-ce que vous pouvez préciser ?

M. DE RONNE (ADP).- Il y a eu une modification du mode de comptabilisation des mouvements qui a fait qu'un vol en tour de piste, c'est-à-dire un avion qui décolle, qui tourne autour de l'aérodrome et qui se repose immédiatement, compte pour un mouvement dans le décompte alors que, dans le décompte précédent, il comptait pour deux mouvements. La conséquence de cela, selon la répartition entre le trafic qui fait des tours de piste et le trafic qui s'éloigne de l'aérodrome, vous allez avoir une différence dans la comptabilité.

Ce que nous observons sur les aérodromes de la région parisienne, c'est qu'il y a une différence en gros de 20 %. Si on fait cette correction, quand on dit 320.000 mouvements, hypothèse du PEB précédent ancien décompte, si on retire 20 % de trafic, en gros cela fait 260.000 mouvements. Donc, si on le ramenait en nouveau décompte, pour le PEB précédent, on serait à 260.000 mouvements.

On a fait une hypothèse qui, compte tenu de l'observation en matière de trafic, à quinze ans...

M. BUTEUX (DIRAP).- C'est peut-être vrai pour la région parisienne, ce n'est pas vrai pour Cormeilles. Il n'y a pas un écart simplement de 20 % entre l'ancienne comptabilité et la nouvelle, il suffit de comparer les chiffres que l'on a depuis deux ans. C'est assez difficile d'émettre des hypothèses sur une estimation de calcul qui n'est pas juste.

M. LE PRESIDENT.- La nouvelle comptabilité fonctionne depuis combien de temps ?

M. DE RONNE (ADP).- Depuis 1996.

M. LE PRESIDENT.- Sur l'aérodrome de Pontoise, on a l'ancienne et la nouvelle comptabilité, on a donc déjà sur deux ou trois ans une évaluation plus précise de cet écart. On peut regarder les choses de manière plus fine.

Pour l'aérodrome de Cormeilles, ancien décompte, pour 2000 : 89.817 ; nouveau décompte : 67.323.

M. LORRIAUX (ADP – Dir Dpt Environnement).- Cela donne pas tout à fait 25 %.

M. LE PRESIDENT.- En 2001, ancien décompte : 86.901 ; nouveau décompte : 63.676. En 2002 : 76.080 contre 55.837. En 2003 : 84.253 contre 61.165. En 2004 : 85.663 contre 61.835. On peut faire une moyenne.

M. BUTEUX (DIRAP).- En 2003, cela fait exactement 29 %.

M. LE PRESIDENT.- Cela fait entre 25 et 30 %. Prenons l'hypothèse qui vous est la plus favorable ou la plus défavorable, mettons 30 %. 30 % de 320.000, cela fait 224.000.

Ce que je veux dire par là, en prenant un écart de 30 % qui est quand même supérieur à la réalité, cela veut dire que depuis 25 ans, le Plan d'Exposition au Bruit actuel est sur une base de 224.000 mouvements alors que ce qui est proposé pour le long terme, échéance de 2015 ou 2020, c'est 130.000 mouvements, ce qui fait une réduction de presque 50 % par rapport aux hypothèses qui avaient cours, il y a 25 ans. On a eu des débats avec Aéroports

de Paris, l'hypothèse qui a été retenue à long terme est une hypothèse vraiment assez modeste.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Est-ce qu'on peut penser que les hypothèses de 320.000 mouvements à l'époque étaient complètement farfelues ? 320.000 mouvements à Pontoise-Cormeilles, alors que le seuil tolérable... il va bien falloir qu'on parle des riverains et de la population, nulle part dans les hypothèses j'ai vu le mot "population", "habitant", nulle part ! Il n'y a que des chiffres, des hypothèses à une autre échelle.

Se baser là-dessus, les 320.000 mouvements à l'époque, pour dire maintenant que cela va être mieux, sachant que le nombre de mouvements actuellement est autour de 50.000 ! Quand je vois qu'on envisage de doubler ce trafic d'aviation légère et de rajouter en plus 20.000 mouvements d'aviation d'affaires, c'est-à-dire une soixantaine d'avions par jour et par nuit, parce que c'est un aérodrome qui est ouvert la nuit, avec des sociétés de transports qui feront ce qu'elles voudront, c'est ADP qui l'écrit puisqu'elles gèrent leurs heures d'atterrissage et de décollage, à mon avis, on n'est pas parti sur de bonnes bases.

M. LE PRESIDENT.- A quoi sert le Plan d'Exposition au Bruit ? C'est une mesure qui a pour objectif de réduire l'urbanisation de la zone de bruit, y compris pour le long terme. Vous avez raison, il faut aussi tenir compte de la réalité et des nuisances, on va parler de tout, c'était une simple remarque qui ne va pas au-delà de ça : les prévisions sur lesquelles étaient fondées le PEB actuellement en vigueur, en terme de limitation d'urbanisation, étaient beaucoup plus ambitieuses que les hypothèses d'aujourd'hui. Je n'en dis pas plus. C'est simplement un constat chiffré.

M. HOUILLON (Député).- Je voudrais poser une question à Aéroports de Paris.

Considérant que le droit positif actuel, c'est 17 tonnes, que bien entendu il peut y avoir de nouvelles dispositions

réglementaires dans l'avenir, et que je constate que les hypothèses de travail, qui ne sont certes que des hypothèses de travail mais qui sont quand même issues de réflexions, envisagent 34 tonnes, c'est-à-dire une progression, ma question est la suivante :

Je dispose de plusieurs lettres écrites, si je puis dire ainsi, d'Aéroports de Paris me confirmant au fil des années et des relations que nous avons eues ensemble que rien ne se ferait, qu'aucune initiative ne serait prise sans l'accord des élus locaux, sans l'accord des acteurs locaux : est-ce qu'ADP est aujourd'hui toujours sur la même position ou pas ?

C'est une question évidemment extrêmement importante puisqu'au fil des années ADP m'a confirmé par écrit cette position. Monsieur LORRIAUX, vous en êtes témoin, je dispose de plusieurs lettres en ce sens.

On ne peut évidemment pas savoir ce qui peut se passer dans 15 ans, tous autant qu'on est autour de cette table, mais maintenant, est-ce toujours bien cette position qui est la vôtre ?

M. DE RONNE (ADP).- Monsieur le député, je vous confirme bien la position indiquée à plusieurs reprises par Aéroports de Paris par ses Présidents successifs, position qui vous a été écrite.

La position qu'a prise Aéroports de Paris est la suivante :

Nous sommes aménageurs de cette plate-forme. Nous y mettrons ce que les divers partenaires et les divers acteurs, que ce soit les acteurs politiques ou les acteurs économiques de la région de Cergy-Pontoise voudront que nous y mettions. En notre qualité d'aménageur, évidemment nous devons prévoir l'avenir à long terme. Et l'avenir à long terme se trace sur des hypothèses. C'est la raison pour laquelle nous avons pris ces hypothèses. Il est bien évident que nous ne déciderons pas, nous Aéroports de Paris, que demain nous mettons des avions 25 tonnes, 34 tonnes ou autres. Ce n'est pas à nous d'en décider d'autant que nous ne sommes pas, nous, les auteurs du trafic aérien. Le trafic aérien est créé par les entreprises ou par les utilisateurs de la plate-forme.

Notre rôle est un rôle d'aménageur et, dans ce rôle-là, nous devons prendre en compte des hypothèses à long terme car l'aménagement se prévoit à long terme. On est complètement dans ce contexte.

Aujourd'hui, nous n'avons pas d'autre intention que ce qui a vous a été écrit à plusieurs reprises. Nous ne ferons évoluer cette plate-forme que si la demande de l'ensemble des partenaires locaux...

M. HOUILLON (Député).- Est-ce que vous pouvez préciser la notion de partenaires ? De qui cela dépend, pour être concret et clair ?

M. DE RONNE (ADP).- Cela dépend des élus et cela dépend des milieux économiques du secteur.

Pour être clair, pourquoi avons-nous pris cette hypothèse de mouvements d'affaires ?

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi, il faut entrer dans le fond du sujet. 17 tonnes ou 34 tonnes, ce n'est pas le fond. Quels types d'avion ? quels types de destination ? Il y a déjà eu un débat, je l'ai vu dans le dossier précédent. Cela a été réaffirmé par mon prédécesseur de la manière la plus claire. Et ceci est encore d'actualité. Il n'y a aucune intention de qui que ce soit, pas plus de la DGAC que d'Aéroports de Paris, de transférer de l'aviation d'affaires du Bourget vers Pontoise.

Tout cela a été clarifié. On n'en parle plus.

Sortons de la théorie, précisez-nous quel est l'enjeu : 17 tonnes, c'est quoi ? 34 tonnes, qu'est-ce que cela permet d'ouvrir ? Quels sont les enjeux pour l'agglomération de Cergy-Pontoise sur le plan de l'activité économique. On pourrait avoir le point de vue de la Chambre de commerce.

Avant d'ouvrir le débat, je souhaiterais que vous précisiez de manière claire ces questions-là : qu'est-ce que c'est 17 tonnes, 34 tonnes ?

M. DE RONNE (ADP).- J'y viens, Monsieur le Préfet, j'ai simplement répondu à M. le Député Houillon sur la question précise qu'il m'a posée.

Je viens à l'explication de ces hypothèses en ce qui concerne l'aviation d'affaires.

L'aviation d'affaires aujourd'hui, c'est un outil de développement pour les entreprises qui ont un grand développement à l'international. Les avions d'affaires aujourd'hui permettent, selon leurs caractéristiques, de desservir des destinations qui sont peu ou pas accessibles par d'autres moyens, en particulier par l'aviation commerciale de lignes à grande distance.

Pourquoi avons-nous pris l'hypothèse de 34 tonnes ? Parce qu'aujourd'hui les constructeurs d'avions fournissent sur le marché des avions qui ont des capacités de déplacement jusqu'à 5.000, 6.000, 7.000 et 8.000 kilomètres. Ce sont des avions qui font 34 tonnes. Ce sont des avions qui existent. L'avion type que nous avons pris pour cette hypothèse est le Gulfstream G4 qui est un avion qui existe aujourd'hui, qui est produit par un constructeur américain important et qui est utilisé sur les plates-formes françaises et européennes par de nombreuses entreprises. Beaucoup d'entreprises du Cac 40 utilisent ce type d'avion pour leurs déplacements à travers l'Europe ou vers le Moyen-Orient ou l'Extrême-Orient. C'est la raison pour laquelle nous avons pris cette machine car elle est aujourd'hui utilisée par beaucoup de grosses entreprises.

Nous avons, dans nos hypothèses, considéré que la région de Cergy-Pontoise dans laquelle se trouvent des sièges d'entreprises importantes pouvait être à terme utilisatrice de ce type de machines. C'est cela qui nous a amené à dire : cette masse maximale est quelque chose qu'on peut imaginer à l'échéance de dix ou quinze ans.

M. LE PRESIDENT.- Ce sont des avions qui ont quel rayon d'action ?

M. DE RONNE (ADP).- Aux alentours de 8.000 kilomètres de rayon d'action en fonction du nombre de passagers.

M. LE PRESIDENT.- Une des questions est : est-ce que le développement économique du Val d'Oise rend nécessaire cette possibilité, sachant que ces mouvements sont peut-être de quelques dizaines par an ? Je n'en sais rien, personne ne le sait d'ailleurs, mais est-ce un enjeu ?

Il y a le tourisme et également l'activité économique. Je laisserai la parole à la CCI et aux utilisateurs, il faut croiser l'ensemble des préoccupations et c'est un élément qu'il faut aussi prendre en compte.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je suis heureux que l'on commence à parler d'économie, on pourrait aussi parler de l'emploi. Ce serait bien de n'avoir pas de bruit, pas de nuisance etc. tout le monde est d'accord, on l'a déjà dit cent fois. Mais lorsqu'il n'y aura plus d'emploi, on n'aura pas de bruit, mais on sera bien ennuyé. Qu'on parle de choses sérieuses et que l'on revienne à l'historique de cette histoire. Si on n'est qu'à 17 tonnes, c'est pour une erreur de procédure. Il faut remettre cela dans son contexte. Ce n'était pas le principe des 17 tonnes qui était acquis, c'est la procédure qui a été annulée.

Je voudrais également rappeler que, sauf naturellement les riverains, tout le monde est conscient que l'intérêt économique pour la zone de Cergy-Pontoise et de la vallée de la Seine que dessert le terrain de Pontoise est quelque chose de très important.

Qu'est-ce qui gêne en réalité les riverains ? C'est le bruit et les problèmes de sécurité. Personnellement, mais je suis peut-être un farfelu, je préfère un avion qui fasse 50 tonnes, qui ne fasse

pas de bruit et qui soit plus sûr qu'un avion de 17 tonnes ancien, bruyant, et peut-être un peu moins sûr, sachant qu'il n'y a plus d'avions peu sûrs qui volent actuellement. Tout le monde s'était mis d'accord sur cette position.

C'est à l'époque Aéroports de Paris qui, contrairement à sa mission qui est plutôt le développement de l'aviation en région parisienne, avait exprimé une position un peu mièvre et très en retrait. Tout le monde était d'accord pour dire que ce qui était important, c'était le bruit et la sécurité.

Je crois que là on est en train de repartir sur un débat qu'on a eu plusieurs fois dans cette assemblée, qui me paraît complètement hors de propos et totalement rétrograde parce qu'on va en marche arrière.

M. LE PRESIDENT.- On ne peut pas dire que le débat est hors de propos. Chacun peut s'exprimer. La question qui est posée qui est celle du développement durable aujourd'hui, on en parle. Il y a l'aspect économique, il y a l'aspect social et l'aspect environnemental. Il faut voir comment on arbitre entre ces trois éléments mais on ne peut pas dire que tel aspect est totalement négligeable par rapport à tel autre. Les aspects économiques sont importants, les aspects sociaux sont importants et les aspects environnementaux sont aussi importants. Aujourd'hui, qu'on le veuille ou non, que ceci plaise ou pas, le débat d'aujourd'hui, c'est bien celui-ci. Ce n'est pas parce qu'on a eu des débats il y a vingt ou trente ans que ces débats sont tranchés pour l'éternité.

Aujourd'hui, on démarre l'élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit. On est au coeur du sujet. Le point de vue que vous exprimez est parfaitement légitime, le point de vue qu'expriment les gens au bout de la salle est parfaitement légitime aussi, et donc la question est de voir dans la situation actuelle de cet aéroport quels sont les principaux enjeux et, en fonction de ces enjeux, où doit se situer l'arbitrage.

Je n'ai pas d'avis déterminé aujourd'hui sur le fait que l'arbitrage doit se situer ici ou là.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Monsieur le Préfet, je voudrais en profiter pour saluer les cadavres qui étaient là dans les précédentes assemblées qui n'y sont plus, toutes les entreprises qui ne peuvent pas vivre sur ce terrain de Pontoise du fait des restrictions et des campagnes qui sont faites sur le terrain qui ont tué et qui tuent systématiquement dans l'œuf tout développement économique sur cette plate-forme.

Je me sens entouré de certains cadavres que je tiens à saluer et j'espère que d'autres auront plus de chance et arriveront à survivre, malgré les attaques incessantes que l'on a sur le terrain.

M. LE PRESIDENT.- Sur la question des entreprises qui ont disparu, on ne peut peut-être pas attribuer à la faible capacité de l'aérodrome la totalité des défaillances.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Pour partie, oui.

M. HOUILLON (député).- Une précision : il y en a une qui a disparu récemment parce que sa société mère anglaise avait déposé le bilan en Angleterre.

Par conséquent, quand des entreprises successives déposent le bilan, c'est une cause récurrente, il faut s'interroger sur le point de savoir s'il y a un marché. S'il n'y en a pas, comme vous le disiez à juste titre, il y a un aspect social, c'est qu'un dépôt de bilan entraîne des licenciements. S'il n'y a pas de marché, il vaut mieux ne pas créer d'entreprise. Dans quinze ans, qu'est-ce qu'il en sera, je n'en sais rien, mais aujourd'hui les entreprises qui sont intervenues ont déposé le bilan faute de marché.

Par ailleurs, la dernière entreprise qui s'appelait, si ma mémoire est bonne, elle fait partie des cadavres que vous citiez, DEBONAIR, c'est bien cela ?

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Entre autre.

M. HOUILLON (Député).- Il y en a eu d'autres, mais celle-ci a déposé le bilan parce que la société mère n'a pas fait ses affaires en Angleterre. Cela n'a rien à voir avec telle ou telle intervention de je ne sais qui, cela a à voir avec une situation économique.

Enfin les entreprises de Cergy-Pontoise, je parle comme vice-président de la communauté d'agglomérations de Cergy-Pontoise, leur demande prioritaire, il me semble, et ce pourquoi il y a moins d'implantations que nous ne le souhaiterions, c'est les difficultés insurmontables de liaisons avec Paris, c'est-à-dire concrètement l'A15. Quand on met une heure et demie en voiture et que les transports en commun ne sont pas sûrs ou difficiles, on a des problèmes.

M. LE PRESIDENT.- Et la RN 104.

M. HOUILLON (Député).- Et la 104 aussi, je suis d'accord. Les entreprises, il y a une dizaine ou une quinzaine d'années, sont venues par ici, notamment parce que les prix de l'immédiate couronne parisienne étaient beaucoup trop importants, et puis finalement elles sont revenues depuis environ cinq ans dans l'immédiate couronne parisienne. On a d'abord ici en priorité à résoudre plutôt qu'un problème de transport en avion parce qu'on n'a pas beaucoup d'entreprises du CAC 40 sur Cergy Pontoise, je crois qu'il n'y en a pas du tout...

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Cela ne va pas les attirer !

M. HOUILLON (Député).- Mais pour l'instant, le vrai problème prioritaire, c'est la liaison avec Paris et l'immédiate couronne parisienne. D'autant que la liaison avec Roissy s'est considérablement améliorée parce que là où on mettait une heure et

demie quelquefois pour rejoindre Roissy, on met maintenant beaucoup moins de temps. Si tel patron du Cac 40 avait envie de s'installer à Pontoise, ce qu'à Dieu plaise, pour l'instant ce n'est pas le cas, je pense qu'il aurait assez vite fait de rejoindre Roissy en l'état. Dans quinze ans, je ne sais pas ce qui se passera mais aujourd'hui, il aurait vite fait de rejoindre Roissy en une bonne grosse demi-heure.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Quand on parle d'un PEB, on parle à 15 ans.

Deuxièmement, je ne crois pas que les patrons du Cac 40 s'intéressent à Roissy, parce qu'ils prennent d'habitude leur avion au Bourget, c'est la liaison du Bourget qui me paraît la plus intéressante en l'occurrence.

Ce qui m'étonne, c'est que vous n'espérez pas avoir des sièges du Cac 40. Je serais député local, je rêverais d'avoir une entreprise importante du Cac 40 au lieu de dire : "elles n'y sont pas, donc abandonnons cette solution et contentons-nous des PME".

M. HOUILLON (Député).- Je dis qu'elles n'y sont pas à cause de l'A15, pas à cause de Cormeilles.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ?

M. BEITZ (Vice-Président CCIR).- Je voudrais dire deux mots.

J'espère qu'ici personne ne pense que le fait d'avoir un aéroport en bon état, ce qui semble être le cas de Pontoise, puisse être un handicap pour le développement économique. J'ai noté que M. le Député nous parlait en temps réel, et vraisemblablement les problèmes de communication routière sont un handicap indéniable, mais je reste convaincu que l'amalgame plate-forme aéroportuaire plus des liaisons routières de qualité ne ferait qu'attirer des entreprises qui ne demandent que cela. Donc on a en "portefeuille",

si j'ose dire, à la Chambre des demandes, certes pas de sociétés du Cac 40, mais de tout un tas d'entreprises.

Tout ceci est lié. On ne peut pas aujourd'hui dire : pas d'aéroport, on verra dans dix ans. On a bien vu ce que cela donnait chaque fois qu'on essaie d'en créer. La France est sûrement un des pays du monde où il y a le plus d'aéroports en densité. On a fait des aéroports partout. On les ferme. Comment ? L'aéroport n'était bien évidemment pas du tout en ville. Par exemple, l'aéroport de Dijon était complètement à l'extérieur. Curieusement la pression foncière fait qu'on construit à côté et après les maisons sont à côté de l'aéroport et les propriétaires de maison disent : "mais qu'est-ce que fait l'aéroport au milieu des maisons !"

Ne reconduisons pas indéfiniment cette démonstration. Il y a un aéroport. Bien évidemment, je me mets à la place des gens qui habitent à côté, et c'est très bien qu'il y ait des gens qui se défendent de manière à ce qu'on ne fasse pas n'importe quoi. Je rejoins ce qu'a dit le Président de l'aéro-club : un avion de 34 tonnes, c'est en gros deux fois en poids un avion de 17 tonnes. C'est vraisemblablement aussi à peu près deux fois le nombre de passagers. Curieusement, cela fait deux avions qui décollent au lieu d'un. Et deux avions qui décollent, cela fait en gros deux fois plus de bruit qu'un seul avion.

Il y a une limite parce qu'on pourrait y mettre des Airbus de 6.000 places. Il faut rester raisonnable. Les avions modernes sont beaucoup plus silencieux que les avions anciens. Battons-nous pour cela et exigeons à dix ou quinze ans que les avions soient moins bruyants. A mon avis, le challenge est tenable. Comme ces avions-là n'existent pas ou très peu, ils sont en voie de fabrication et de conception.

Avoir un aéroport et envisager de le supprimer pour créer du développement économique, moi, je dois dire que je ne comprends pas.

M. LE PRESIDENT.- La question que j'avais envie de vous poser : à dix ans, pour les entreprises qui sont là ou pour celles dont on peut penser qu'elles pourraient être intéressées pour

venir, est-ce un enjeu pour la Chambre de Commerce, de pouvoir décoller avec des avions du type qu'a indiqué M. de RONNE tout à l'heure de 8.000 kilomètres de rayon d'action ?

M. BEITZ (VICE-PRÉSIDENT CCIR).- C'est un enjeu ! Il est clair qu'on a en portefeuille des demandes.

M. HOUILLON (Député).- Est-ce pour cela qu'elles ne viennent pas ?

M. BEITZ (VICE-PRÉSIDENT CCIR).- C'est trop facile ! Ce n'est pas si simple que cela !

Je vais vous répondre très franchement : ce n'est sûrement pas pour cela.

Mais ce qui est sûr, c'est que le fait de ne pas le mettre sera un des éléments. De deux choses l'une, ou on fait de la prospective et on envisage l'avenir - en temps réel, vous avez sûrement raison, il y a plus de demandes pour avoir une voie terrestre qui marche bien que d'aller prendre l'avion à Pontoise – petit point de détail, Beauvais qui n'était pas que je sache une grosse ville industrielle a réussi avec sa plate-forme à attirer des entreprises. Je ne peux pas croire qu'on ne puisse pas réussir la même chose. Pontoise est remarquablement bien placée.

M. LE PRÉSIDENT.- Ce n'est pas l'ambition, ce n'est pas le sujet. L'objectif n'est pas du tout de faire de Pontoise un nouveau Beauvais.

M. BEITZ (VICE-PRÉSIDENT CCIR).- Je suis navré de vous dire que je ne peux prendre la parole qu'au nom de la Chambre de Commerce et sur le plan économique. J'aime beaucoup les petits oiseaux qui sifflent dans les arbres, aussi.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que les avions existants aujourd'hui de 34 tonnes, sont plus bruyants que les avions habituels de 17 tonnes ?

M. DE RONNE (ADP).- Les avions les plus modernes sont moins bruyants et sont de moins en moins bruyants tout simplement parce que nous avons cette chance, dans le domaine de l'aviation, que les progrès en matière d'économie du vol s'accompagnent de progrès en matière d'émissions sonores. Les avions les plus modernes sont à la fois les avions économiquement les plus performants en distance franchissable, les plus performants en consommation d'énergie, et parallèlement les moins bruyants.

Deuxième élément important, les constructeurs qui aujourd'hui conçoivent des avions savent que leurs avions vont être sur le marché pendant un trentaine d'années. Ils savent pertinemment que la réglementation au niveau international, comme les réglementations nationales, se durcit de plus en plus en matière de niveau d'émission sonore. Aujourd'hui, un concepteur d'avion conçoit un avion en se disant : dans 30 ans, on va exiger pour que mes avions continuent à voler qu'ils soient 7, 8, 9, 10 décibels moins bruyants que les avions actuels.

Quand on regarde ce que sont les niveaux d'émissions sonores des avions d'affaires actuellement, ces avions sont entre 8 et 10 décibels, en émission sonore, plus bas que les normes les plus exigeantes aujourd'hui existantes. Ce sont des faits.

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- En France ou en Europe ?

M. DE RONNE (ADP).- Dans le monde parce que c'est un marché mondial. Les avions que vous avez en Europe sont les mêmes que ceux que vous avez aux Etats-Unis ou partout. Il y a aujourd'hui cinq grands constructeurs dans le monde qui se partagent le marché des avions d'affaires.

M. LE PRESIDENT.- Pour les riverains, qu'est-ce qui est important : le tonnage ou le bruit ? Si vous avez des avions de 34 tonnes qui font 10 dB de moins que des avions de 17 tonnes ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je serais content.

M. HOUILLON (Député).- La question évidemment, si elle est posée comme cela, on va vous dire : je préfère qu'il y ait moins de bruit que plus de bruit sauf qu'actuellement il y a un trafic extrêmement réduit, que si demain il y a une implantation de compagnies low cost qui vont faire...

M. LE PRESIDENT.- C'est complètement exclu. C'est clair. Il n'y a pas d'aviation commerciale.

M. LORRIAUX (ADP - Chef Dpt Environnement).- Ce ne serait pas 34 tonnes mais 100 tonnes.

M. HOUILLON (député).- C'est 25 tonnes.

M. LORRIAUX (ADP).- Vous parlez d'aviation de loisirs ?

M. HOUILLON (député).- Non pas de loisirs.

M. LORRIAUX.- Vous dites low cost ?

M. HOUILLON (député). Oui, low cost, ça peut être aussi d'affaires, mais c'est surtout de loisirs...

M. LORRIAUX (ADP).- Non !

M. HOUILLON (Député).- Peu importe, ce n'est pas là-dessus que j'allais en venir. A un moment donné aller expliquer aux riverains de Roissy que c'est beaucoup moins grave qu'il y a dix ans parce que, même si le trafic a été multiplié par deux ou trois, cela fait finalement 10 ou 15 décibels de moins et que donc ce n'est pas grave. Ils vous diront sûrement non.

De la même manière, Cormeilles, pour l'instant, est quand même dans le parc naturel régional du Vexin français, c'est-à-dire qu'à un moment donné, il y a eu une décision de l'Etat, de la région, pour faire un parc naturel. Donc il faut essayer de conjuguer toutes ces choses-là mais il ne faut pas aller que dans un sens.

Aujourd'hui, il y a peu de trafic. Si demain, il y a beaucoup de trafic, pour dire les choses très simplement, cela nous fera une belle jambe de savoir que ces avions font un peu moins de bruit parce que, quand des avions passent juste au-dessus, si c'est deux fois par jour, même avec un peu de bruit, c'est désagréable mais supportable, mais si c'est 78 fois par jour, même avec peu moins de bruit, c'est beaucoup moins supportable.

C'est vrai qu'il vaut mieux avoir moins de bruit que plus de bruit, mais ce n'est pas le seul paramètre.

M. LE PRESIDENT.- Pour clarifier les choses, sur ces affaires de low cost et d'aviation commerciale, la réponse est claire ?

M. LORRIAUX (ADP).- Simplement par rapport au tonnage, Monsieur le député, il n'y pas de polémique entre nous, d'ailleurs je confirme ce qui vous a été écrit : nous ne ferons un développement en tant qu'aménageur qu'à condition que tout le monde le veuille, c'est-à-dire vous-mêmes les élus, les représentants des collectivités territoriales, les pouvoirs économiques, si tous les acteurs de la circonscription...

M. LE PRESIDENT.- C'est l'unanimité totale, c'est ça ?

M. LORRIAUX (ADP).- Monsieur le Préfet, tout le monde nous le reprocherait, les associations de l'environnement en particulier, si jamais nous ne prenions pas les précautions d'empêcher un certain nombre de gens de venir dans les zones sujettes à nuisances sonores, si jamais à quinze ou vingt ans il y avait une demande d'un pôle d'activité économique fort avec une demande d'aviation d'affaires, activité qui est quand même extrêmement minime. Il est possible que dans quinze ou vingt ans il n'y ait que 10.000 mouvements d'affaires ou 5.000 mouvements d'affaires. Ce qui nous serait reproché, comme dans les zones inondables, c'est de ne pas avoir empêché des gens de venir s'installer dans des zones sujettes à exposition de risque.

Je reviens à la question : low cost, en général, c'est 80 tonnes, ce n'est pas 34 tonnes.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des éléments qui permettent de garantir qu'il n'y ait pas d'aviation commerciale ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Le poids.

M. LE PRESIDENT.- La limitation de poids est-elle suffisante ?

M. LORRIAUX (ADP).- Oui, absolument.

M. GAURAN (DGAC).- A partir du moment où un aéroport est ouvert à la circulation aérienne publique, il y a un règlement européen qui ne permet pas d'interdire l'activité. Les seules exceptions, ce sont les systèmes aéroportuaires, il y en a trois ou quatre en Europe, dont trois pour la Région Ile-de-France – Orly, Roissy et Le Bourget - ce qui permet de spécialiser chacun des aéroports. Il n'y a pas d'interdiction, n'importe quelle compagnie qui

veut venir faire une liaison peut le faire dès lors que les aéroports sont ouverts à la circulation aérienne publique.

Par contre, des restrictions peuvent être imposées à ces principes, notamment pour des raisons environnementales. Ces restrictions sont de la seule compétence du ministre chargé de l'Aviation Civile en France. Un arrêté a été fait récemment sur l'aéroport de Pontoise, je n'ai plus le détail de cet arrêté en tête.

La limitation en terme de tonnage qui est aujourd'hui à 17 tonnes, qui demain pourrait évoluer à 34 tonnes, à 25 ou à 8 tonnes, toutes les hypothèses sont envisageables, serait fondée sur des questions liées à l'environnement. Et ces mesures se prennent dans notre dispositif sur la base de propositions qui sont faites par le représentant de l'Etat, le préfet qui fait remonter au ministre chargé de l'Aviation Civile en disant : "Voilà, Monsieur le Ministre, sur cette plate-forme, on est dans telle situation, j'ai organisé toute la concertation souhaitable et l'ensemble des parties concernées a pris telle et telle position, je propose que vous preniez telle mesure et voilà quel est l'impact de cette mesure". L'impact de la mesure s'évalue d'une part pour les riverains en terme de nuisance, quelles sont les réductions de nuisance envisageables, et d'autre part sur l'activité.

Voilà comment fonctionne le système réglementaire.

Par contre, sur le Plan d'Exposition au Bruit, la réglementation dit que c'est un document qui a pour vocation d'éviter que demain, après-demain et à long terme de nouvelles populations soient exposées aux nuisances de bruit, c'est une mesure de précaution qui doit prendre en compte l'ensemble des hypothèses d'utilisation d'une plate-forme. Il s'agit donc de prendre aujourd'hui les précautions nécessaires à partir de cette vision à moyen et long termes.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui est clair, c'est que tout ce qui concerne les low cost ou autres, c'est au moins 80 tonnes. De toute façon, il est nullement question de cela pour cet aérodrome, ce serait totalement incompatible avec ce que vous aviez indiqué tout à l'heure : parc naturel etc.

Ce n'est donc pas le sujet, le seul sujet qui est en débat, c'est de savoir si oui ou non pour l'évaluation du PEB et dont on pourrait faire les simulations en prenant les 20.000 mouvements d'aviation d'affaires à 17 tonnes et les 20.000 à 34 tonnes, on s'apercevrait probablement, on peut demander la simulation à Aéroports de Paris, que cela ne changerait rigoureusement rien au Plan d'Exposition au Bruit zone C. C'est à peu près certain mais on peut peut-être faire l'exercice pour en avoir le coeur net.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- On est carrément au fond du sujet, c'est-à-dire dans le problème d'aménagement du territoire. Il ne s'agit pas d'opposer une population à l'autre. Il y a dans cette région, comme dans toutes, une nécessité d'un développement économique durable. Dans la décennie précédente, le schéma directeur Ile-de-France avait examiné ce développement et avait fait figurer l'aérodrome de Cormeilles en Vexin dans ses textes.

Il a été observé qu'il y avait de fortes zones de développement – Roissy, le Bourget et d'autres dans la vallée de la Seine - et que pour compenser ces zones de fort développement, il était important d'en définir qui soient au contraire des zones de vie et des zones de calme.

Plus que cela. Il a été décidé en créant un Parc Naturel Régional de soutenir une population qui avait une activité sur le sol lui-même dans des conditions économiques qui devaient être protégées car elles étaient fragiles. Il s'agit de la ruralité.

La ruralité, cela n'apparaît pas comme ça, quand on promène dans les routes du Vexin, on ne la voit pas, c'est simplement des gens qu'on voit, ce sont des gens qui travaillent localement et qui sont fragilisés par les conditions économiques actuelles. Ce territoire fragile a été désigné comme un territoire devant être protégé.

Il est évident que l'une des voies de développement pour le Vexin, c'est le tourisme. C'est la voie des produits locaux qui commencent à être labellisés par le Parc, c'est la voie d'activités qui sont propres à ces territoires et centrées sur lui. Sinon on aurait

décidé de faire un territoire dortoir où on irait travailler à Paris ou à Roissy ou dans la vallée de la Seine du côté de Mantes.

Il a été décidé précisément de protéger le développement économique de cette région fragile. Il ne faut donc pas opposer deux populations, l'une qui est existante, l'autre que chacun aimerait voir se développer, celle du développement économique, mais 1/ qui n'existe pas actuellement, c'est un fait, personne n'y peut rien 2/ nous avons constaté qu'en ce qui concerne l'emploi engagé par les sociétés liées à l'aviation, l'emploi était très faible. La dernière fois, nous l'avons vu avec Platinium, l'emploi était très faible. Il y avait eu une réaction de la Chambre de Commerce, et nous avons vu que ces sociétés n'employaient que deux ou trois personnes.

Il s'agit donc de partir sur les hypothèses où nous aurons un développement dont tout ministre de l'économie rêverait.

Nous n'avons pas ces données-là. Nous ne sommes pas aujourd'hui pour viser simplement pour les dix ou quinze ans, nous sommes pour viser plus loin et sur le temps actuel.

En mettant un fort développement de l'activité aéroportuaire, il faudrait prouver avant de le mettre en place qu'il est utile pour cette région et non pas que ce soit une unité raccrochée simplement pour des questions d'opportunité ou d'ambition personnelle. Il s'agit aujourd'hui de bien séparer les choses entre une population existante qui est sur place, qui est une population rurale, avec une économie en développement avec ses caractéristiques propres, et une économie qui, elle, serait contraire au développement de cette société.

Comme je le précisais, nous ne sommes pas ici pour opposer deux sociétés : il y a une société existante et une société dont on nous dit qu'elle existera.

Il ne faut pas oublier la société existante.

M. LE PRESIDENT.- Je ne veux pas prolonger, mais on peut dire également que, dans le parc du Vexin, il y a aussi des gens qui travaillent à Cergy-Pontoise et que le développement

économique de la métropole du Val d'Oise n'est tout de même pas totalement indifférent aux habitants qui habitent dans le Vexin.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Simplyment, nous avons depuis tellement longtemps une succession de préfets, nous réitérons ce qui s'est passé. Dans l'historique de cette plateforme, il y a eu aussi un ruban de bitume qui a été renforcé sans concertation. Il n'y a pas eu de comité, ni de CCE etc.

M. HOUILLON (Député).- Si !

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- C'est après que cela s'est passé.

M. LE PRESIDENT.- M. HOUILLON a l'ancienneté requise pour répondre.

M. HOUILLON (Député).- Excusez-moi, je dois venir pour une fois au secours d'ADP, à l'époque, je ne sais plus en quelle année c'était, les travaux qui ont été faits étaient consécutifs à une grande réunion publique qui a eu lieu à Cormeilles. A l'époque, il y a eu une réunion un an après encore, ADP avait averti des travaux de confortement qui allaient être entrepris, et avait écrit avant de les faire. Je dois avoir la loyauté de dire que les travaux n'ont pas été faits sans qu'on nous le dise et le processus sur lequel ADP à l'époque s'était engagé, j'ai encore les courriers, a été respecté loyalement.

Je tenais à apporter cette précision, il faut savoir faire les choses des deux côtés.

M. LE PRESIDENT.- Ne revenons pas trop sur le passé, ce qui m'intéresse plus c'est l'avenir.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je voudrais répondre. Monsieur le député, vous nous avez brossé un tableau comme quoi le développement du terrain de Pontoise devait être les low cost, transport de passagers.

Vous oubliez que probablement le terrain de Pontoise pourrait avoir dans le futur un développement qui est plus de transports marchandises, de matières que celui de passagers.

L'avenir étant à une économie à flux tendus, toutes les grandes entreprises de la vallée de la Seine travaillent à flux tendus et, lorsqu'il y a le moindre problème - un camion qui est bloqué, une tempête sur la Manche ou une grève sur une frontière - pour ne pas bloquer leurs usines, les entreprises sont forcées de faire transporter exceptionnellement les matières nécessaires.

Comme maintenant notre économie est complètement européenne, avec notamment l'industrie automobile qui est assez intéressante dans la région, le terrain de Pontoise est particulièrement propice.

Tout ce développement des flux tendus est quelque chose qui correspond à l'économie actuelle et qui nécessite des infrastructures pour ces entreprises.

Le développement de Pontoise, ce n'est pas simplement les low cost, le transport de passagers et de VIP.

Dernièrement, vous avez aussi les évacuations sanitaires. Ce n'est pas forcément des avions de 34 tonnes, mais si vous n'avez pas les infrastructures qui permettent à des sociétés de vivre, on ne pourra pas non plus accueillir le sanitaire. Tout cela est lié.

Je voudrais répondre que si on a prévu le Parc Naturel du Vexin, il est aussi prévu dans le SDRIF le terrain de Pontoise. L'Etat a prévu les deux à la fois. On ne peut pas opposer l'un à l'autre. Mais j'ajouterai que le terrain de Pontoise est bien antérieur au Parc. Il fait partie du paysage depuis très longtemps.

Je ne voudrais pas non plus qu'on oppose la ruralité au terrain, parce qu'à ma connaissance tous les cultivateurs et tous les gens locaux qui ont l'habitude du terrain de Pontoise n'ont pas eu

l'air d'être particulièrement scandalisés par l'activité du terrain. On peut avoir un développement dans les deux sens. Il faut que ce soit un développement intelligent et pas un développement où on bloque systématiquement l'activité.

Dernièrement, les entreprises qui sont sur place, qui font de l'entretien, là il y a du personnel, ces entreprises-là vous ne pouvez pas les limiter à des petits avions seulement. Elles ont besoin de se développer.

Je voulais simplement ajouter que tout à l'heure on m'a fait parler en tant que Président d'un aéro-club, il est bien évident que là ce n'est avec ma casquette de Président d'un petit aéro-club qui a des petits coucous que je parlais mais en tant que Président des usagers du terrain de Pontoise pour la défense de l'ensemble des usagers.

M. LE PRESIDENT.- Madame le Maire.

Mme POUCKET (Maire de Génicourt).- Je voudrais dire qu'il importe peu aux habitants de Génicourt que ce soit des passagers, des pièces automobiles ou du sanitaire. Ce qui importe, c'est le nombre de mouvements qui passent au-dessus de la tête.

Vous avez dit tout à l'heure qu'il y avait actuellement environ 61.000 mouvements.

Quelle est la répartition entre les avions d'affaires et l'aviation de tourisme ?

M. LORRIAUX (ADP - Chef Dpt Environnement).- Il n'y a pas d'aviation d'affaires.

Mme POUCKET (Maire de Génicourt).- Autrement dit, cela veut dire les 20.000 mouvements que vous prévoyez dans quinze ans seront en supplément. Ce qui veut dire que les avions passeront obligatoirement au-dessus de la commune de Génicourt

en particulier et des autres communes. Même si les avions font moins de bruit, il y aura des mouvements supplémentaires.

M. DE RONNE (ADP).- Au cours des dernières années, on a connu environ 3.500 mouvements d'aviation d'affaires, mais depuis trois ans à peu près, petit à petit, les entreprises qui exploitaient des avions d'affaires à Pontoise ont disparu, dépôts de bilan et autres, la dernière n'étant pas la compagnie aérienne dont parlait M. le député mais la compagnie AEROPE.

En 2004, il y a eu quelques centaines de mouvements qu'on peut assimiler à des mouvements d'avions d'affaires, de petits avions. C'est la réalité aujourd'hui. On est monté aux alentours de 3.000/3.500. Effectivement, la perspective de long terme que nous traçons, c'est une perspective à 20.000.

Je voudrais aussi préciser deux autres points :

Premier point, évidemment nous ne sommes pas dans une perspective de 20.000 mouvements de 34 tonnes mais de 20.000 mouvements comportant un certain nombre d'avions dont le plus important sera un avion de 34 tonnes ou quelque chose aux environs de 34 tonnes.

Deuxième point, on a parlé de low cost. Aujourd'hui les compagnies low cost utilisent des avions qui sont des Boeing 737 ou des A319 qui font 80 tonnes environ, ce sont des avions qui ne peuvent pas utiliser la plate-forme de Pontoise parce que la longueur des pistes et l'importance des pistes ne permettent pas ce type d'aviation.

Je rajouterai que, dans nos projets de gestion de cette plate-forme, nous n'avons pas du tout de projet d'allongement de piste, ni de renforcement de piste. Si des travaux se produisent de temps en temps sur les pistes, ce sont tout simplement des travaux d'entretien et de maintenance normale. Une piste s'use et donc on fait des travaux dits de rechargement qui consistent à refaire la couche de roulement, comme on refait une route ou une bande autoroutière.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais rajouter pour rassurer Madame le Maire, si je regarde les mouvements, dans les années 90/92, on avait plus de 120.000 mouvements d'aviation légère, et on avait un peu plus de 5.000 mouvements d'aviation commerciale. On était aux alentours de 125.000 mouvements.

Ce qui est envisagé aujourd'hui pour le long terme : 110.000 et 20.000 mouvements d'aviation d'affaires.

Ce qui est envisagé dans les hypothèses d'aujourd'hui, on verra s'il faut les modifier ou pas, pour le long terme, on n'est pas à un niveau plus élevé que dans les années 1990 en terme de mouvements. Or, entre ces deux périodes, les avions sont tout de même beaucoup moins bruyants.

La perspective n'est tout de même pas aussi dramatique pour votre commune, même si je comprends, compte tenu de sa localisation, vos préoccupations. On est à l'horizon de dix ou quinze ans à un niveau de bruit inférieur à celui du début des années 90.

Mme POU CET (Maire de Génicourt).- Les habitants ont justement cette expérience et n'ont vraiment pas envie d'y revenir.

M. LE PRESIDENT.- Et la sensibilité de la population est aussi différente aujourd'hui qu'elle ne l'était hier.

M. LEBRUN (DIRAP).- Je ne sais pas si on se rend bien compte que 100.000 ou 110.000 mouvements et plus peut-être, c'est quand même 200 à 300 avions par jour et que 20.000 mouvements d'aviation d'affaires en plus, ces 60/70 mouvements en plus. On sait, c'est écrit dans le rapport, que la demande est supérieure à 100.000 mouvements en Ile-de-France et Pontoise est la plate-forme la mieux placée. Quand vous lisez le rapport : Toussus, il y a ceci, à Coulommiers il y a cela, mais Pontoise est un aéroport assez idéal. Et ce sera le jour et la nuit car avec des sociétés de transports de ceci ou cela, elles ne s'arrêtent pas à 18 heures le soir.

M. TEXIER (Eurojet).- Je me suis installé en 2001 sur le terrain de Pontoise pour créer un atelier de maintenance. Aujourd'hui, j'ai 17 personnes et je travaille sur des avions de 15 tonnes. Ce qui veut dire que, si on laisse le terrain à 17 tonnes, je n'existerai pas longtemps. On a parlé d'entreprises qui généraient 3 personnes en moyenne, j'en ai 17. Si j'avais su, avant de m'installer là que c'était limité à 17 tonnes, jamais je ne serais venu sur Pontoise.

Je voudrais aussi poser une question : qui n'a jamais pris l'avion dans cette assemblée ? Levez le doigt ! Quand vous prenez l'avion, vous devenez bien égoïstes, vous vous en foutez des riverains qui sont en-dessous !

M. LEBRUN (Président DIRAP).- La DIRAP a toujours eu un point de vue favorable vis-à-vis des sociétés de maintenance. Vous créez des emplois mais il y a une nuance à faire avec les 20.000 mouvements, c'est-à-dire les 70 ou 80 mouvements par jour. Cela n'a rien à voir !

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- La DIRAP est d'accord pour qu'il y ait des ateliers de maintenance pour réparer et entretenir des avions mais n'est pas d'accord pour qu'ils volent ! Quand les avions ne voleront pas, il n'y aura plus besoin d'atelier. Il faut être un peu cohérent !

M. BUTEUX (DIRAP).- La DIRAP est là pour défendre les riverains. Ce que demande la DIRAP, c'est que les hypothèses soient bien indiquées, que les conséquences soient bien analysées et qu'à partir du moment où nos représentants qui sont les élus décident de tel ou tel type d'activité, à partir du moment où tout le monde est d'accord, il n'y a pas de raison particulière que cela ne se fasse pas. On ne demande que cela.

On retient simplement qu'il faut que les hypothèses soient claires et que les décisions se prennent au bon moment, on est

dans un pays démocratique. Il faut que les hypothèses soient claires et précises et qu'elles ne soient pas contradictoires.

Tout à l'heure, on nous a dit que les avions allaient faire de moins en moins de bruit et que les avions à trente ans feront moins de bruit, là on est en train de discuter d'un PEB à 15 ans. Dans 15 ans, on parlera d'un autre PEB pour ce qui se passera dans 15 ans plus tard. Si à ce moment-là, les avions font beaucoup moins de bruit que maintenant, notre position sera peut-être différente.

Sur les hypothèses d'évolution qui sont dans le document, on nous indique à la fin de la deuxième page : "compte tenu de l'absence d'évolution des infrastructures de la plate-forme et de la gestion des tours de piste et de l'évolution difficilement appréciable de la flotte et du trafic, le tout combiné aux lents progrès acoustiques réalisés sur les moteurs des avions desservant ce type d'aérodrome, l'étude des hypothèses moyen terme ne serait etc..."

On nous dit actuellement : ne vous inquiétez pas parce que plus tard les avions feront moins de bruit et dans le même temps dans une annexe, on nous indique que le progrès acoustique des avions est très lent. C'est pour le moins incohérent.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Maire ?

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillier).- Je voudrais faire plusieurs observations.

On parle des mouvements d'avions d'affaires, 20.000, c'est quand même 70 à 80 par jour, en terme de jours ouvrables. Ce n'est quand même pas négligeable.

Il faut aussi comprendre que les associations de défense des riverains, comme les élus, sont là aussi pour défendre l'environnement de leurs concitoyens, et c'est bien ce que nous faisons.

Par ailleurs, si nous sommes tant accrochés à la limitation en tonnage des avions, c'est parce que n'importe quelle compagnie

aérienne est en capacité de pouvoir se positionner sur un aérodrome et la seule limite qu'il peut y avoir à cela, c'est bien le tonnage. Si j'ai bien tout compris.

C'est pour cela que nous nous accrochons à cela, il faut le comprendre. Je comprends très bien les arguments des usagers et de ceux qui, sur le plan économique, veulent développer la plateforme, c'est le rôle bien évidemment de la chambre de commerce et d'industrie, on comprend très bien leurs arguments. Mais il faut aussi comprendre que les villages qui sont autour de cet aérodrome existent depuis des siècles. Ils ne se sont pas installés autour de l'aérodrome, il étaient là avant.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Pas les lotissements.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillier).- Les lotissements sont simplement en périphérie des villages. Quand je vois le Plan d'Exposition au Bruit, ils ne sont pas touchés par les trois premières zones de bruit A, B, C. On peut parler ensuite de la zone D, quelle est sa motivation, pourquoi on nous imposerait éventuellement une zone D qui n'est pas obligatoire, si j'ai bien compris. Cela peut avoir un intérêt, s'il y a des habitations qui sont construites dans cette zone-là, c'est qu'elles soient protégées un peu plus que les autres par des contraintes d'urbanisme. Mais d'un autre côté, pourquoi ?

Autre chose également, le PEB, il ne faut pas que ce soit un blanc-seing pour accepter les hypothèses.

Il vaut peut-être mieux avoir un PEB avec des hypothèses à 110.000 mouvements d'avions légers et 20.000 d'avions d'affaires, plutôt qu'une hypothèse plus basse qui pourrait s'avérer fautive dans vingt ans. On ne sera peut-être pas là pour faire les choix. Si les hypothèses qui sont émises sont simplement des hypothèses, mais pas un blanc-seing, oui pourquoi pas ?

Mais si derrière cela, c'est nous dire dans quelques années : "vous avez accepté ce PEB basé sur les hypothèses qu'on

vous propose aujourd'hui, vous devriez les accepter, soyez cohérents avec vous-mêmes", cela pose quelques problèmes aux élus et aux associations que je comprends très bien.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- L'étude de marché existe-elle ? Y a-t-il eu une véritable étude de marché faite par l'aménageur ? Quelle est l'ambition de cet aménageur ?

M. LE PRESIDENT.- Quel aménageur ?

M. HENIN.- ADP, bientôt privatisé.

M. LE PRESIDENT.- Pas bientôt privatisé, changement de statut car l'Etat gardera la majorité du capital.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Partiellement privatisé.

M. LE PRESIDENT.- Privatisé, cela veut dire que l'Etat n'est plus majoritaire.

M. HENIN.- On regardera les comptes, Monsieur le Préfet. Les actionnaires regarderont les comptes.

M. LE PRESIDENT.- Rien ne dit qu'ADP sera encore gestionnaire dans cinq ou dix ans, c'est un autre sujet.

M. HOUILLON (Député).- C'est un autre sujet qui rend la prudence d'aujourd'hui d'autant plus importante.

M. HENIN.- Y a-t-il eu une étude de marché qui justifie ce que nous a dit M. de RONNE ?

M. DE RONNE (ADP).- Non, il n'y a pas eu d'étude de marché. Encore une fois, nous agissons en aménageurs et nous essayons de prévoir le futur. Je ne suis pas en mesure de vous dire que, dans trois ans, nous aurons tant de dizaines ou de centaines de milliers de mouvements d'avions d'affaires et quels types d'aviation d'affaires. Simplement on peut constater que les grandes métropoles régionales comptent pratiquement toutes un aéroport à proximité qui développe de l'aviation d'affaires. Ce modèle existe, il existe dans le Sud-Ouest de la région parisienne avec Toussus-le-Noble, il existe dans beaucoup d'autres métropoles régionales françaises. En dehors de cela, il n'y a pas aujourd'hui d'étude très précise de marché sur la plate-forme.

Nous disons simplement que, par comparaison avec ce qui se passe sur d'autres métropoles qui, aujourd'hui, génèrent de l'aviation d'affaires, il nous paraît normal en tant que gestionnaire de préserver cette possibilité pour un futur à dix ou quinze ans. Et rien de plus.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- J'ai oublié dans mes observations, une remarque importante : la charte du parc régional du Vexin qui est signée par l'Etat, la Région, le Département et par les communes adhérentes et qui indique qu'il ne doit pas y avoir de nuisance supplémentaire sur cet aérodrome qui est intégré dans le périmètre du parc.

Dans la nouvelle charte qui va bientôt sortir, il sera proposé probablement un libellé un peu différent qui indique plus précisément ce point de vue. Il faut pas perdre de vue cette charte qui est signée par tous les intervenants que j'ai cités.

M. LE PRESIDENT.- Par rapport à l'ancien PEB, on va être beaucoup plus restreint. Il faut avoir cela à l'esprit.

M. BUTEUX (DIRAP).- Monsieur le Préfet, vous verrez que, dans la suite de la présentation, alors que c'est plus restreint, les zones d'aménagement possible se réduisent.

M. LE PRESIDENT.- Tous les sujets sont importants mais le sujet essentiel aujourd'hui, c'est le Plan d'Exposition au Bruit. Les restrictions à l'urbanisation seront moins fortes qu'elles ne l'étaient précédemment.

M. LEBRUN (DIRAP).- Comment peut-on estimer sans faire d'étude d'impact qu'un avion de 34 tonnes - mais ce n'est pas 1 mais 80 par jour qu'il y en aura - va faire moins de bruit qu'un avion de 17 tonnes ? Autour de la table, tout est facile, mais quand les gens vont vivre en dessous de ces avions... !

M. BEITZ (VICE-PRÉSIDENT CCIR).- Moins que 2 avions de 17 tonnes.

M. LEBRUN (DIRAP).- On parle de turbo-réacteur, on ne parle pas de petits avions d'Hispano Suiza.

M. LE PRESIDENT.- J'imagine qu'ADP doit connaître les caractéristiques des avions de 34 tonnes.

M. DE RONNE (ADP).- Oui, absolument, nous avons repris les caractéristiques publiées par les autorités officielles de certification des avions. Ce n'est pas une donnée qui nous est venue comme cela, nous regardons comment sont certifiés les avions et quels sont les niveaux de bruit émis.

Je précise à nouveau qu'il ne s'agit pas de 20.000 mouvements d'avions de 34 tonnes. Dans les 20.000 mouvements d'avions d'affaires, il s'agit de laisser venir des avions jusqu'à 34 tonnes.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je voudrais préciser aussi que, dans les hypothèses de développement, tout à l'heure j'ai parlé de flux tendus, il y a un autre élément : c'est que nombre de villes actuellement ne sont plus desservies par des lignes régulières, prenez des villes comme Périgueux, Brives etc. Cela va entraîner l'aviation d'affaires. Et il y a tout le développement à l'Est. Pour les pays de l'Est, il n'y a pas d'autre solution que l'aviation d'affaires si on veut faire du business.

Regardons devant, pas derrière. Ne marchons pas en marche arrière. Je ne souhaite qu'une chose pour vos administrés : que le développement du terrain de Pontoise ne soit pas limité à un terrain pour Ulm qui font beaucoup de bruit.

M. LE PRESIDENT.- A été évoqué le problème du fret. Est-ce que le fret est quelque chose qui est envisageable à plus ou moins long terme ou pas ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- C'était une activité importante dans les mouvements que l'on...

M. LE PRESIDENT.- Je pose la question à Aéroports de Paris.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il n'en savent rien, ils ne sont pas sur le terrain !

M. LE PRESIDENT.- La question que je pose n'est pas de savoir s'il y a de la demande, la question que je pose c'est de savoir : est-ce qu'il y a un enjeu de fret dans les 17/34 tonnes ? Seul ADP peut répondre à cette question.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Oui...

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi, vous avez eu largement la parole, il y a soixante personnes ici qui ont droit de s'exprimer aussi !

M. DE RONNE (ADP).- Il y a aujourd'hui quelques mouvements de fret en flux tendus, comme l'a expliqué quelqu'un tout à l'heure, il y a un certain nombre d'entreprises, notamment dans le domaine de l'automobile, qui sont dans la vallée de la Seine et qui ont utilisé des avions au départ de Pontoise. Ce sont des avions de tonnage inférieur à ceux dont on parle maintenant, puisque ce sont des avions de 15 tonnes ...

M. LE PRESIDENT.- Ma question est : est-ce que le passage de 17 à 34 tonnes constitue un enjeu pour des avions qui peuvent transporter du fret ?

M. DE RONNE (ADP).- Je ne sais pas vous dire si c'est un enjeu, si les entreprises situées dans le secteur de Cergy sont demanderesses...

M. LE PRESIDENT.- La question c'est : est-ce que dans la liste des avions de 17 à 34 tonnes il y a une capacité de développer le fret aérien ou pas ?

M. DE RONNE (ADP).- Oui, du fret léger, du fret express qui justifie, par sa valeur ajoutée, le transport en avion.

M. LE PRESIDENT.- Ce qu'il faut bien voir, lorsqu'on parle de 20.000 mouvements, il est bien évident que le débat n'est pas de savoir s'il va y avoir 20.000 avions de 34 tonnes, tout cela n'a aucun sens. Tout le monde peut comprendre qu'il n'y aura pas une demande de 20.000 mouvements d'avions de 34 tonnes. La

question est de savoir : est-ce que, pour le développement économique de cette région, c'est une bonne chose de limiter à 17 tonnes ou d'avoir la possibilité éventuelle qu'il y ait quelques avions qui fassent 34 tonnes ?

Je voudrais mettre en parallèle cette possibilité ouverte, sachant qu'un avion de 34 tonnes ne fera pas plus de bruit, avec d'éventuelles limitations ou restrictions.

Je vois que le trafic de nuit représente 1 %. Est-ce un enjeu pour cet aérodrome que d'avoir un trafic de nuit ou est-ce qu'on pourrait dire en contrepartie on ferme l'aérodrome de 22 heures à 6 heures du matin ? Quel est ce trafic de nuit ?

M. DE RONNE (ADP).- Le trafic de nuit que nous avons eu, c'est un peu de trafic d'avions d'affaires qui rentrent tardivement. J'aurais tendance à vous dire, Monsieur le Préfet, qu'en général le trafic résiduel d'aviation d'affaires ou de petits transports de fret sont des avions qui rentrent entre 22 heures et minuit et vraiment très rarement au-delà de minuit.

Sans doute que 22 heures, c'est trop tôt, parce qu'il y a des avions qui rentrent après 22 heures et très probablement qu'au-delà de minuit il n'y a quasiment plus rien.

M. LE PRESIDENT.- Pour les populations, est-ce un enjeu ? Est-ce que "interdit sauf dérogation" pourrait être envisagé ?

M. LEBRUN (Président DIRAP).- La fermeture de l'aérodrome la nuit est une de nos revendications depuis une dizaine d'années. A chaque CCE, on demande la fermeture de l'aérodrome la nuit.

Maintenant, on n'est pas disposé à négocier et à échanger cela contre autre chose. On ne va pas échanger une fermeture d'aérodrome la nuit contre l'acceptation d'avions de 34 tonnes. Pour nous, c'est impensable.

M. LE PRESIDENT.- Donc vous n'êtes pas intéressés par la fermeture de l'aérodrome de nuit ! (*rires*)

M. PERONNET (SCIAVO).- C'est une question de sécurité. Si le Bourget est fermé, il faut pouvoir se poser. C'est absolument indispensable que cet aérodrome reste ouvert la nuit.

M. LE PRESIDENT.- Mais le Bourget fonctionne en permanence ?

M. DE RONNE (ADP).- A partir de 22 heures 30, le Bourget est ouvert aux arrivées uniquement.

M. PERONNET (SCIAVO).- Il peut y avoir de la neige ou du verglas, c'est une question de sécurité, c'est indispensable.

M. LE PRESIDENT.- C'est le point de vue de la DGAC ?

M. GAURAN (DGAC).- Il est certain qu'il n'y a pas de compromis par rapport à la sécurité. Ceci étant, sur la nécessité de garder Pontoise ouvert la nuit pour des raisons de sécurité, je n'ai pas de réponse à cette question, je peux me renseigner car je ne connais pas la réponse.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- Dans le débat qui nous occupe depuis deux heures maintenant, je vois deux points essentiels finalement :

C'est d'abord la maîtrise des nuisances et là-dessus nous sommes d'accord avec les autres associations. Il faut maîtriser les nuisances et donc maîtriser le développement de l'aéroport.

Et un deuxième point qui est celui de l'adoption d'un Plan d'Exposition au Bruit.

Or, sur ce point particulier du PEB, nous devons choisir le modèle le plus protecteur possible pour nos associations, pour nos populations, ne serait-ce que pour éviter tous conflits à l'avenir.

Si nous laissons à nouveau des populations s'installer auprès des pistes et dans l'axe des pistes comme cela peut se faire, il est évident que nous aurons des contestations et que ce sera même un problème qui se posera pour les associations parce que, d'un autre côté, je suis personnellement élu et je peux vous dire que c'est difficile de gérer une localité dans laquelle il y a des mouvements continus parce que les gens souffrant de nuisance sonore partent au bout de deux ou trois années de présence.

Sur le premier point, la maîtrise des nuisances, ce que nous pourrions faire, c'est émettre un vœu. C'est toujours possible, une délibération pour prendre position sur ce développement maîtrisé des nuisances. Et ensuite votons sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que M. de RONNE peut présenter la carte qui montre le PEB actuel et le PEB projeté ?

M. DE RONNE (ADP).- Sur la carte que vous avez sous les yeux, le Plan d'Exposition au Bruit actuel, c'est les deux lignes avec les petits tirets rouges. A l'époque, on donnait une zone relativement floue qui indiquait la délimitation de la zone C.

Le tracé que vous voyez ici en bleu est le tracé de l'avant-projet de PEB, hypothèse long terme.

Le mode de calcul est un peu différent puisqu'à l'époque on travaillait en indice IP. Aujourd'hui, on travaille en indice Lden qui prend en compte beaucoup plus le temps de passage de l'avion pour intégrer le niveau de bruit émis alors que le système précédent prenait simplement le niveau de bruit en pointe. Ce qui explique en partie le fait que les langues soient un peu plus larges à proximité de l'aérodrome, qu'elles vont moins loin, c'est la différence considérable sur l'hypothèse en matière de trafic puisqu'on a dit tout à l'heure que ramené en nouveau décompte, le trafic qui avait

présidé à l'élaboration de ce PEB représentait 260.000 mouvements, alors que le trafic que nous avons pris en compte pour le calcul de ce nouveau PEB est un trafic de 130.000 mouvements qui intègre des avions plus modernes et donc beaucoup moins bruyants que ce que nous prenions à l'époque pour le calcul du plan précédent.

L'extrémité de la zone C avec l'indice le plus contraignant, Lden 55, c'est ce tracé bleu.

M. LE PRESIDENT.- Je partage le point de vue exprimé par M. LE MEE, l'objectif c'est d'être protecteur pour les populations à venir. Cette idée qu'on doit être extrêmement restrictif pour fixer des hypothèses ne me semble pas aller dans le sens de la protection des populations futures.

Le débat important est de savoir ce qu'on va réellement autoriser le moment venu mais ce n'est pas forcément les hypothèses qui sont prises en compte pour l'élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit qui a pour objectif d'empêcher que de nouvelles populations soient soumises à des nuisances ultérieurement.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- C'est un point sur lequel tout le monde se rejoint.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Il faut dissocier complètement ce Plan d'Exposition au Bruit avec les hypothèses retenues, car cela prête à confusion.

L'intérêt des élus est de protéger les populations du bruit, qu'elles ne s'installent pas en bout de piste ou le long des pistes. Il est évident que nous n'avons aucun intérêt à avoir un Plan d'Exposition au Bruit trop restrictif car si c'était le cas, il y aurait des possibilités d'extension d'urbanisation qui ne seraient pas correctes. Il faut bien dissocier le PEB des hypothèses retenues et qui font aujourd'hui débat.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- On peut regretter que ce Plan d'Exposition au Bruit ne soit pas adapté aux 110.000 mouvements envisagés de l'aviation légère. Les circuits de piste, les traits en noir qui figurent sur la carte et qui sont survolés par plusieurs centaines d'avions chaque week-end, là les hypothèses de PEB n'apportent rien pour la population. Vous parliez de protéger la population, mais qu'est-ce qui est prévu pour protéger les gens en dessous des circuits de piste de l'aviation légère, d'autant plus que vous envisagez 110.000 mouvements ?

Actuellement, il n'y a pas grand-chose, il y a quelques pots d'échappement mais c'est tout. Et il y a une fréquence de passage des avions qui est de plusieurs centaines chaque week-end.

Là ce que je vois, c'est un PEB pour l'aviation d'affaires.

M. LORRIAUX (ADP).- Comme on l'a vu ce matin et sur d'autres terrains d'aviation générale, il nous semble qu'un travail qui serait fait autour d'une charte de la plate-forme en relation avec les usagers, les élus, et les associations, certainement donnerait des résultats, comme on le voit sur d'autres plates-formes – Lognes, Toussus, Chavenay. La pose de silencieux, c'est important, M. CHOIX le sait, on a travaillé dessus, mais il y a aussi de la communication, de l'information et de la concertation au niveau local à faire. Comme cela a été fait ailleurs, je suggère qu'on puisse avoir une charte sur la plate-forme de Pontoise. Je pense qu'une meilleure concertation, une information permanente permettraient d'améliorer la situation de l'activité centrale de la plate-forme, à savoir l'aviation légère, et des riverains. Il faudrait travailler à la réactiver.

Mme POUCKET (Maire de Génicourt).- Nous apprécierions que les tours de piste soient respectés par les pilotes.

M. HENRY (Contrôleur - FO).- Je voudrais dire à Mme le Maire de Génicourt que nos services avaient bien pris en compte le problème de Génicourt. Et bien que cela nous pénalise, de temps en temps, toutes les instructions qui sont données sont toujours assujetties de la phraséologie suivante : "dans la mesure du possible éviter le survol de Génicourt". Même les avions de M. TEIXIER quand ils arrivent, lorsque c'est la piste 30 qui n'est pourtant pas une piste préférentielle, sont amenés à faire des manoeuvres d'évitement.

Vous devez avoir maintenant, je pense, une nette amélioration du survol de Génicourt. Le survol de l'école a été bien pris en compte et je peux vous confirmer que, dans la mesure du possible, on évite au maximum le survol de votre commune.

Pour le reste des autres communes, il est évident que le rappel du strict respect du circuit publié est très souvent fait.

Je peux confirmer que le respect du tour de piste est de plus en plus suivi.

Mme POU CET (Génicourt).- Le respect est peut-être plus important mais il reste encore une bonne partie, je fais référence au week-end dernier par exemple, de pilotes qui ne respectent pas vraiment le tour de piste.

M. HENRY (Contrôleur - FO).- J'étais de service le week-end dernier, je peux facilement en parler. Et je peux vous confirmer que le survol de Génicourt, lorsque nous sommes amenés à rallonger le circuit parce que nous avons des impossibilités, les appareils lorsqu'ils reviennent en final, à chaque fois nous les poussons sur la gauche pour que le survol de Génicourt soit évité. Je ne peux pas vous le faire à 100 %, lorsque le trafic est trop chargé, il y aura éventuellement quelques loupés. Mais à 90 %, on incite les appareils à éviter le survol de Génicourt.

M. KREMER (DIRAP).- Concernant le survol de Génicourt, j'habite à Génicourt, ce week-end il y a eu beaucoup de

survols effectivement. Je suis à plus d'un kilomètre du tour de piste, il ne devrait y avoir aucun avion, il y avait beaucoup de survols de mon domicile. Je vous ai appelé plusieurs fois à la tour de contrôle, je n'ai eu personne. Peut-être que vous donnez les informations et qu'elles ne sont pas observées.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- On a parlé de l'utilisation de l'aérodrome la nuit, je voulais en dire un mot.

Les dérogations, personne n'a jamais été contre, notamment quand il s'agit de vols humanitaires. Tout le monde sait aussi que les atterrissages sont moins bruyants que les décollages.

Ce que je peux dire et témoigner, c'est qu'un constructeur automobile, il y a quelques temps, a eu des problèmes d'approvisionnement de pièces détachées et a dû faire appel à des avions de nuit pour les transports. Je peux vous dire que cela a été très mal ressenti par la population parce que c'était extrêmement bruyant au décollage.

Voilà ce que je peux dire sur l'utilisation ou pas de la plate-forme la nuit. Les décollages posent de graves problèmes la nuit de nuisance sonore pour les populations environnantes. Je parle pour ma commune.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Pour répondre sur ce point, il s'agissait d'Antonov (?) qui sont des avions extrêmement bruyants, je le reconnais. Ce sont des avions anciens qui théoriquement ne devraient plus pouvoir voler. Mais ce n'est pas parce que c'était encore une période où on pouvait encore tourner avec ces avions bruyants que les avions modernes font le même bruit. Il y aura toujours le problème. Ces entreprises qui sont en flux tendus, elles ne peuvent pas attendre le lendemain matin à 6 heures. Ce serait mettre une usine à l'arrêt. Et c'est exceptionnel. C'est forcément dans des périodes de crise.

La dérogation n'est pas une bonne solution parce que qui va obtenir la dérogation quand on a un appel à 22 heures. C'est du transport. Ces entreprises de transports font du service public. Et

quand on parle de deux ou trois employés dans certaines entreprises, il ne faut pas oublier que c'est grâce à cela que des usines complètes tournent. Sans cela, les entreprises iront fabriquer en Tchécoslovaquie.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Je voudrais au stade de cette discussion faire remarquer que nous partons sur la protection de la population, ce sur quoi tout le monde est d'accord, mais avec un périmètre qui est défini par rapport à des besoins qui n'ont pas été définis. Or, dans un monde bancaire ce serait absolument impossible de procéder à des investissements sans prévoir un futur chiffre d'affaires.

C'est important de savoir vers quel développement économique on va pour se rendre compte si c'est véritablement dans le cadre d'un développement durable, d'un développement économique qui intéresse la région.

Si c'est plaqué, si on va chercher du travail ailleurs, non. Dans le Parc Naturel, on a réussi une chose formidable, pour les zones artisanales, c'est l'emploi, on les a regroupées. Pourquoi ne pas faire la même chose pour l'aviation ? Si ce travail n'est pas destiné à cette région, qu'il reste à l'extérieur ne me choque pas. Si par contre, c'est un développement économique de la région, cela peut être tout à fait différent.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- On est tout à fait d'accord avec ce que vous venez dire. Les entreprises de la vallée de Seine font partie de notre région.

Si je peux ajouter quelque chose sans susciter l'énervement : l'activité est tellement tenue et légère que les quelques pourcentages de plus souvent permettent de vivre. A partir du moment où les entreprises savent qu'elles ne peuvent venir se poser que de jour, qu'elles n'ont pas de souplesse de fonctionnement, elles arrêteront et ne se serviront pas du terrain de Pontoise.

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- Soyons constructifs, Monsieur le Préfet, pour mieux nous concerter.

Nous n'avons pas d'analyse du marché, nous ne savons pas quels sont les besoins de l'aménageur. La justification que nous devons donner à nos populations concerne aussi les coûts correspondant aux silencieux. On va me faire le reproche d'en parler mais j'imagine qu'à l'époque les 95.000 euros ont été financés localement et par nos impôts.

Il faut aussi tenir compte de l'état de l'art. Nous n'avons pas actuellement, à travers le comité permanent qui ne s'est pas réuni depuis deux ans, l'état de l'art.

Nous n'avons pas non plus, sur la base de la station automatique de Courcelles, l'analyse des bruits.

La question qui est posée à Aéroports de Paris : la démarche ne consisterait-elle pas à dire aussi que cette information devrait être publiée, au moins en tout cas dans cette enceinte pour mieux analyser les contraintes d'un développement.

M. LORRIAUX (ADP).- A votre discrétion, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- On peut les donner.

La prévision à quinze ans est un art difficile. On a quelques difficultés à faire des prévisions à deux ou trois mois, donc à quinze ans, on peut faire des hypothèses, ce n'est pas un problème d'étude de marché. Les prévisions de la demande à quinze ans, c'est autre chose, vous pouvez faire tous les groupes de travail que voulez pendant des années, je ne suis pas certain que les résultats seront plus importants que des hypothèses fixées de manière quelque peu arbitraire.

M. HENIN.- Comment les entreprises se développent-elles sans faire un plan à trois ans, à cinq ans ?

M. LE PRESIDENT.- A quinze ans.

M. HENIN (Les Amis du Vexin français).- On escamote, on dit qu'on ne peut pas faire de projet à moyen terme mais c'est bien de cela dont il s'agit. Ce qui nous intéresse, c'est le moyen terme, c'est le 5 ans, c'est le prochain PEB.

M. LE PRESIDENT.- Non, le PEB, c'est quinze ans, horizon long terme.

Tout cela est un faux problème. L'objectif du PEB est de protéger et de limiter les nouvelles populations pour éviter qu'elles ne soient soumises au bruit.

Je comprends bien le point de vue de Monsieur, à savoir qu'on prenne les hypothèses vraiment les plus larges pour être sûr d'avoir un PEB relativement important pour être mieux protecteur. Or, on constate l'inverse.

Je trouve assez surprenant que les associations demandent qu'on prenne les hypothèses les plus restrictives, ce qui veut dire que le PEB va être plus restreint et donc, d'une certaine manière, si l'activité économique devenait à être beaucoup plus florissante, on peut imaginer que de nouvelles populations soient mises en cause par le bruit.

Je comprends bien que derrière le PEB il y a tous les éléments psychologiques du vécu quotidien qui pèsent.

Mais si on restait purement dans la logique du PEB, tout le monde devrait se retrouver assez facilement avec des hypothèses relativement ambitieuses d'autant que, je parle sous le contrôle des spécialistes, le fait que l'on dise que l'on prend en compte dans les hypothèses de 34 tonnes ne donne aucun droit aujourd'hui. Pour qu'un jour, dans un an, deux ans, trois ou dix ans, des avions de 34 tonnes puissent voler, il faut un arrêté ministériel.

J'aurais tendance, pour faire des propositions et pour tenir compte des points de vue des uns et des autres parce que je

comprends que les gens jugent le PEB par rapport à ce qu'ils vivent le dimanche à Génicourt ou ailleurs, à faire la proposition suivante :

Qu'on retienne pour l'élaboration du PEB la possibilité que des avions de 34 tonnes puissent voler, sous réserve de l'arrêté, parce que je crois qu'il y a un enjeu économique pour cette région, un enjeu pour certaines entreprises et pour l'emploi.

Deuxièmement, que l'on réduise quelque peu, pour tenir compte du quotidien, l'aviation légère pour passer de 110.000 à 90.000 et que l'on réduise l'aviation d'affaires de 20.000 à 15.000, par exemple. Mais qu'on accepte les 34 tonnes éventuels, ce qui devra faire l'objet d'une décision le moment venu.

Je vous propose de mettre aux voix la proposition d'hypothèse. C'est à titre indicatif, puisque cette commission a un rôle d'avis pour voir quels sont les gens qui sont pour ou qui sont contre cette proposition.

M. MARTINOT (Union des amis du PNR).- Monsieur le Préfet, je crois que le sujet est d'importance. La discussion qui a eu lieu depuis le début de la séance a montré un certain nombre d'enjeux, certains contradictoires, d'autres qui peuvent se retrouver.

Un Plan d'Exposition au Bruit sur 15 ans, cela engage quand même l'avenir. Il doit reposer sur des hypothèses de travail sérieusement élaborées, dans le cadre d'une concertation véritable et non pas être le résultat d'un vote à la suite d'un calcul fait rapidement sur le coin d'une table. C'est tout le contraire du sérieux qu'on peut attendre du travail d'une telle commission.

D'autre part, on doit apprécier l'avenir. Quels sont, par rapport à la plate-forme, l'avenir et le rôle d'ADP, en sachant les évolutions qui sont commencées avec la privatisation d'ADP ?

Deuxièmement, les hypothèses de développement qui dorment dans des tiroirs ou qui peuvent être fournis à nouveau ne seront présentées qu'avec l'appui des collectivités ou à la demande des collectivités territoriales et des partenaires économiques.

Je constate que la Chambre de Commerce et d'Industrie qui est un des acteurs du développement régional est représenté.

On ne peut que regretter fortement que le Conseil Général du Val d'Oise ne soit représenté par aucun conseiller général.

Et les populations, notamment du Vexin mais aussi les franges de la ville nouvelle, se rappellent très bien l'aventure de 1999 qui avait vu, par une espèce d'opération aux limites de la courtoisie au sein du Conseil Général, la tentative de faire financer une remise à niveau, qui se justifiait peut-être du point de vue de certains intérêts, de la capacité d'accueil ou de trafic de Cormeilles.

Je rappelle aussi qu'à l'époque où on travaillait sur, semble-t-il, d'autres hypothèses que celles qui nous sont présentées ce soir, il avait été demandé par ADP à la fois au SCIAT et à la DDE de faire une étude d'assainissement pour Cormeilles en Vexin basée sur la capacité d'accueil quotidien de 1.800 à 2.000 usagers / jour.

Vous voyez les hypothèses ne manquent pas. Les hypothèses, au coin d'une table, je ne trouve pas que cela fasse très sérieux dans le cadre de cette assemblée.

Je regrette, je pense ne pas être le seul à regretter l'absence du Conseil Général du Val d'Oise ici, je regrette tout autant l'absence de représentant du Conseil Régional d'Ile-de-France. Soit c'est un désintérêt pour une question qui concerne un certain nombre d'acteurs économiques et plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Si c'est un désintérêt, c'est très dommage, s'ils sont des choses à cacher, c'est encore plus dommage ou dangereux.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- J'ai une question toute naïve et toute bête : est-ce que vraiment, qu'il y ait 50.000, 100.000 ou 200.000 mouvements par an, cela change quelque chose pour le tracé du Plan d'Exposition au Bruit ?

M. LE PRESIDENT.- Cela change peu de choses. Est-ce que vous avez quelques courbes qui montrent cela ?

M. DE RONNE (ADP).- Je ne les ai pas là.

M. LE PRESIDENT.- En fait, on s'aperçoit que cela change très peu.

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Alors ne nous enflammons pas sur des problèmes qui n'en sont pas.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- La réduction des hypothèses telles que vous l'envisagez va conduire automatiquement à une remise en cause du plan tel qu'il est présenté aujourd'hui. Les limites étant déterminées par le calcul de bruit des divers mouvements, il est à revoir, et donc les limites de zones vont changer, peut-être peu, mais elles vont changer. Or nous ne pouvons pas nous ici donner un avis sur un plan plus virtuel que réel.

M. LE PRESIDENT.- Donc vous proposez de vous prononcer sur la proposition pure et dure d'ADP ? C'est cela ?

M. BEITZ (Vice-Président).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- On va voter sur les deux hypothèses, on verra bien quelle est la plus forte majorité.

Pour l'élaboration du PEB uniquement, sachant que toute autre modification devra faire l'objet d'un arrêté ministériel le moment venu, sur la proposition d'ADP, à savoir 110.000 mouvements d'aviation légère + 20.000 mouvements d'affaires et 34 tonnes.

Qui est favorable à l'élaboration du PEB sur ces bases-là ?... 15

Abstentions ?...

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- A la limite ce PEB ne nous dérange pas, il est acceptable en l'état, ce qui est dérangeant, ce sont les hypothèses qui sont derrière.

Vous avez dit vous-même que cela ne changeait pas grand-chose.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez la traduction des hypothèses sous les yeux.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Oui mais nous venons de dire à l'instant...

M. LE PRESIDENT.- Si vous êtes d'accord sur le résultat, vous n'êtes probablement pas en désaccord avec les hypothèses.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Si ! Nous ne voulons pas être engagés par les hypothèses.

M. LE PRESIDENT.- On ne peut pas faire une traduction sans présenter des hypothèses ou alors je ne comprends pas !

Qui s'abstient ? 7

Et qui est contre ?.... 10

Je vais vérifier si cela correspond au nombre de votants. 29 votants, or là j'en ai 32 ! J'ai trop de votants ! Je rappelle que ne votent que les membres de la Commission.

M. LORRIAUX (ADP).- Et que les titulaires ou les suppléants qui remplacent les titulaires.

M. LE PRESIDENT.- On va reprendre.

Qui est pour ?... 14.

Abstentions ?... 7

Qui est contre ? ...11

Il y en a encore plus !

On va déjà éclaircir ce vote.

Titulaires d'Aéroports de Paris : 4. Il sont pour.

Les usagers : 5 usagers. Ils sont pour.

Personnel : 2. Ils sont pour

Communes : 8.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillier).- Si nous nous abstenons, c'est pour ne pas avoir un vote négatif complètement. Si notre vote d'abstention doit dire : "on est d'accord avec le projet dans son ensemble", on n'est plus d'accord pour voter une abstention ou alors il vaut mieux voter contre. Cette abstention, c'est plutôt pour dire : tout n'est pas du négatif puisque le PEB est acceptable en l'état, ce qui n'est pas acceptable à nos yeux, ce sont les hypothèses qui sont retenues pour cela.

M. LE PRESIDENT.- On peut difficilement dissocier le résultat des hypothèses.

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Avec plusieurs hypothèses, on peut aboutir au même tracé. Il suffit de prendre des avions un peu différents. Si on n'a pas fait d'étude de marché, mais on a tracé des hypothèses. Une étude de marché n'a pas de sens dans ce contexte puisqu'on évalue un risque et pas un marché, mais il y a plusieurs façons d'arriver au même trait.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que les hypothèses vont bien figurer dans le dossier soumis à enquête publique ?

M. BRUN (ADP Coordination procédures d'aménagement des aéroports).- Bien sûr pour expliciter le tracé.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Pour les raisons évoquées tout à l'heure, ceci risque de ne pas passer au niveau des communes.

M. LE PRESIDENT.- Ce sont des hypothèses, pas des prévisions.

M. GUIARD (Maire Boissy l'Aillierie).- Vous savez, entre hypothèses et prévisions !

Mme PELLE-MACHET (Maire Epiais-Rhus).- J'ai cru entendre que si l'on acceptait les hypothèses, on pouvait avoir 20.000 mouvements de 34 tonnes. (*mouvements de protestation*).

C'est possible qu'on ne les ait pas mais c'est possible qu'on les ait aussi. Nous ne sommes pas d'accord sur les 20.000 mouvements de 34 tonnes.

M. LE PRESIDENT.- La question qui est posée est : êtes-vous favorable à la traduction concrète des hypothèses que vous avez sous les yeux, qui est la traduction des hypothèses qui ont été définies par ADP, c'est-à-dire 110.000, 20.000, 34 tonnes ?

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Si on vote l'abstention, c'est voter pour, il faut être clair. (*mouvements de protestation*)

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, on n'influence pas dans l'isoloir ! (*rires*)

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Etes-vous d'accord sur la traduction des hypothèses ? La traduction, c'est le plan. On est d'accord.

Ce plan, avec des hypothèses plus basses, serait probablement identique. Est-ce qu'on ne peut pas dissocier ? C'est-à-dire présenter un Plan d'Exposition au Bruit sans faire prévaloir d'hypothèses ?

M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).- Non, réglementairement on ne peut pas. Je vous rappelle les textes qui sont très clairs. Le dossier qui doit être soumis à enquête publique et qui comprend un rapport de présentation, ce dossier doit comporter les hypothèses à court, moyen et long termes. Et dans les hypothèses, évidemment il y a les hypothèses de trafic, il y a la composition de la flotte, les modalités d'utilisation des pistes, mais il y a bien les hypothèses sur lesquelles se fondent les courbes, sinon le public serait en droit de vous dire : "mais comment avez-vous tracé les courbes ?"

M. LE PRESIDENT.- Donc pour les 8 communes, quelle est votre position ?... 8 contre.

Pour les 10 associations de riverains : 9 contre et 1 pour.

Donc au total : 17 contre, 12 pour, pas d'abstention.

Je propose de soumettre aux voix mon amendement qui prévoyait de réduire le nombre de mouvements...

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Il y a toujours les 34 tonnes ?

M. LE PRESIDENT.- C'est un faux problème, les 34 tonnes. S'il y a des 34 tonnes, ils seront peu nombreux et moins bruyants que les 17 tonnes.

Mme PELLE-MACHET (Maire d'Epiais-Rhus).- Qui sait dans 15 ans !

M. LE PRESIDENT.- C'est un signal non négligeable pour le développement économique, le développement durable, c'est aussi l'économie. Je ne pense pas que le Vexin puisse se désintéresser du développement économique. Il y a des enjeux d'emploi. J'ai longuement discuté de tout cela. Je suis convaincu que ce serait une erreur de ne pas envisager cette hypothèse dont tout laisse penser que ça ne va pas être 20.000, ni 10.000, ni 5.000, peut-être 200 ou 300 mais l'enjeu en terme d'image pour des chefs d'entreprises et pour Cergy Pontoise est important.

Donc je propose au vote : c'est toujours l'hypothèse 34 tonnes, sachant que cela ne conduit pas à ce que demain matin il y ait un 34 tonnes puisqu'il faudrait un arrêté, avec 90.000 mouvements pour l'aviation légère au lieu de 110.000 et pour l'aviation d'affaires...

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Monsieur le Préfet, on a déjà voté ? On remet en question.

M. LE PRESIDENT.- On a voté sur la proposition ADP. Je propose qu'il y ait un vote sur l'amendement qui réduit le nombre de mouvements.

Donc on maintient 34 tonnes, on passerait de 110.000 à 90.000 pour l'aviation légère et pour l'aviation d'affaires...

M. MARTINOT (Union des amis du PNR).- Monsieur le Préfet, ce n'est pas sérieux ! On ne peut pas régler une chose aussi importante sur le coin d'une table !

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Les chiffres ne sont pas prouvés pour les 110.000 ou autres.

M. LE PRESIDENT.- On vote sur des hypothèses, Monsieur. Je voudrais savoir si cela change quelque chose pour les élus en proposant cet amendement. Que vous trouviez cela farfelu, c'est votre droit, vous pouvez voter ou pas.

Je demande simplement pour mon information personnelle, j'ai tout de même le droit d'être informé, de savoir si une diminution des hypothèses de mouvements change les choses ou pas ? C'est une information qui m'est utile, elle ne vous intéresse pas, mais pour moi elle est utile.

Je vais la mettre aux voix :

Donc 34 tonnes, hypothèse de 90.000 mouvements d'aviation légère au lieu de 110.000, et 12.000 aviation d'affaires, pour le compromis.

Qui est pour cette hypothèse ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je ne prends pas part au vote. Je ne peux pas voter deux fois. Je suppose qu'à partir du moment où Aéroports de Paris a fait quelque chose, c'est qu'il a fait une étude qui correspond à quelque chose. Alors que l'hypothèse qui correspond à un marchandage ne correspond à rien. Je ne comprends pas à quoi elle correspond. Donc je ne peux pas prendre part au vote sur quelque chose qui ne me paraît pas avoir été étudié. Alors que la première proposition a été étudiée.

M. LE PRESIDENT.- ADP a fait plusieurs hypothèses. Les cartes, on peut vous les donner, on ne les a pas toutes mises là, mais les hypothèses existent.

La première hypothèse a été rejetée : 17 contre 12.

Ma question est de savoir s'il y a une voie possible pour une autre hypothèse. Pour l'instant, il n'y a pas de majorité sur la première hypothèse. Ma question est de savoir : est-ce que la

commission émettrait un avis positif sur des hypothèses quelque peu différentes.

Qui est pour ?...

M. DE RONNE (ADP).- Est-ce que je peux expliquer le vote ? Nous avons voté pour l'hypothèse que nous avons présentée, c'est logique. On y croit, on ne peut pas voter contre.

Là maintenant, vous nous demandez de voter pour une hypothèse différente. Je voudrais expliquer une chose.

Ce qui me paraît important, c'est qu'en matière de développement d'aviation d'affaires nous présentions aux entreprises qui peuvent être clientes de l'aviation d'affaires et aux entreprises qui sont susceptibles de mettre des avions d'affaires sur la plate-forme des conditions d'exploitation qui leur permettent de faire fonctionner ces compagnies d'aviation d'affaires.

Pour moi, ce qui est important, c'est qu'on ait la possibilité d'amener à Pontoise des avions d'affaires à long rayon d'action. Donc l'hypothèse 34 tonnes me paraît une hypothèse extrêmement importante.

Ensuite, sur le point de savoir si on prend 12.000, 15.000 ou 20.000 mouvements d'avions d'affaires. On dit qu'on a pris une hypothèse très faible en nombre de mouvements. Ceci peut être dissuasif pour une compagnie d'aviation d'affaires pour venir s'implanter sur un aéroport. C'est donc cela la préoccupation qu'on peut avoir aujourd'hui. Je suis incapable de vous dire si dans 15 ans, on aura 10.000 ou 15.000 mouvements ou 20.000.

Je dis simplement que si nous prenons une hypothèse trop faible qui sera forcément connue de l'ensemble des entreprises d'aviation d'affaires qui pourraient un jour être intéressées à venir à Pontoise, ceci peut être dissuasif.

Plutôt que de n'aboutir à rien, évidemment on votera positivement pour cette hypothèse. Encore une fois, en précisant que ce qui est important, c'est la capacité de cette plate-forme d'accueillir des avions d'affaires qui puissent être rentabilisés et qui puissent desservir des entreprises qui veulent faire du travail à

l'international. Pour moi, ce qui est important, c'est les 34 tonnes, c'est un volume de trafic d'aviation d'affaires en hypothèse qui ne soit pas dissuasif pour les compagnies qui veulent s'implanter. Et à partir de là, on va regarder ce que ça donne.

Sous réserve de ces commentaires pour bien faire comprendre notre position, on votera positivement.

M. LE PRESIDENT.- Qui est pour les 90.000 mouvements d'aviation légère, 12.000 mouvements d'aviation d'affaires et 34 tonnes ?

ADP : 4

Usagers ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je ne vois pas l'intérêt de prendre part au vote.

M. LE PRESIDENT.- Après, il va y avoir un troisième vote. Vous êtes contre ? C'est une hypothèse avec 34 tonnes.

M. CHOIX.- Non, on n'a pas parlé de 34 tonnes !

M. LE PRESIDENT.- Si, la question qui est posée aujourd'hui, c'est 90.000 mouvements, 12.000 et 34 tonnes.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- On ne se prononce pas là-dessus.

M. LE PRESIDENT.- Les usagers ne prennent pas part au vote.

Le personnel ?... 1 abstention, 1 pour

Les communes ?

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Cela mérite aussi une explication, Monsieur le Préfet.

On a perdu de vue une chose un peu essentielle. Votre proposition va dans le bon sens par rapport aux explications que nous aurons à donner aux populations mais nous ne devons pas perdre de vue également les objectifs que nous devons atteindre qui est de ne pas augmenter les nuisances aériennes par rapport à aujourd'hui.

Les mouvements que vous proposez même à 90.000 et 12.000, cela augmente encore les nuisances par rapport à aujourd'hui. Nous ne sommes plus dans notre objectif. Je ne vois pas très bien comment nous pourrions - en plus, nous passons de 17 à 34 tonnes - accepter cette proposition, même si vous avez le mérite de faire une contre proposition qui va dans le bon sens.

Mais il faut qu'on reste cohérent par rapport à notre position antérieure, donc nous ne pouvons pas non plus accepter des propositions qui ne vont pas dans le sens de nos objectifs.

M. LE PRESIDENT.- C'est contre ou abstention ?

Mme PELLE-MACHET (Maire Epiais-Rhus).- Personnellement, je trouve que le plan qui nous est présenté est convenable, il n'y aura pas de construction dans les zones vertes, roses, voire même dans les jaunes. Mais les 34 tonnes, je ne peux pas avaler.

M. LE PRESIDENT.- Donc les communes ?... 8 contre.

Les associations ?... 9 contre et 1 abstention.

Donc le résultat total est encore plus négatif.

M. BUTEUX (DIRAP).- Est-ce qu'on pourrait poser une question pour notre information ?

On proposerait de ne pas avoir d'hypothèse qui concerne les avions de plus de 17 tonnes et le niveau d'activité actuel ?

M. LORRIAUX (ADP).- Monsieur le Préfet, est-ce que vous m'autorisez une remarque ? De mémoire, et sous réserve de l'appréciation qu'en fera l'Aviation Civile, la CCE n'a pas à se prononcer sur les hypothèses de trafic, elle se prononce sur les propositions d'indice des limites des zones C et B. C'est ce que disent la loi et le décret d'avril 2002.

C'est quand même la loi qui le dit ! On ne peut pas admettre, même si la très belle suggestion de M. le Président de la DIRAP est recevable sur le fond, mais ce n'est pas ce que nous propose le dispositif réglementaire d'aujourd'hui. Je souhaite que la DGAC le dise. On nous demande de nous prononcer sur les limites extérieures l'indice 55/57, ce que la CCE a fait pour Persan ce matin sous votre autorité, Monsieur le Président. Je me permets de rappeler que c'est le dispositif.

M. LE PRESIDENT.- Il y a des conseils municipaux qui vont se prononcer, des citoyens qui vont s'exprimer lors de l'enquête publique, il y aura une carte, les gens vont dire : "cette carte vient d'où ?"

M. LORRIAUX (ADP).- Vous avez entièrement raison là-dessus.

M. LE PRESIDENT.- Si on me dit qu'on peut sortir une carte, la mettre à l'enquête publique, sans émettre d'hypothèses, je ne suis pas plus royaliste que le Roi, on aurait déjà terminé la réunion depuis longtemps.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- C'est un tout.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur GAURAN de la DGAC...

M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).- Qui détient la vérité.

M. GAURAN (DGAC).- Je ne détiens pas la vérité ! Mais fondons-nous sur ce que disent les textes. Si on reprend le 1 de l'article 2 du R 147-5, il est dit que le "Plan d'Exposition au Bruit prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné". J'insiste sur la partie "il prend en compte l'ensemble des hypothèses".

Une solution pourrait être de dire que, parmi l'ensemble des hypothèses qui peuvent être envisagées, on a pris une hypothèse qui permet de déterminer ce plan, sachant qu'on pourrait prendre d'autres hypothèses qui conduiraient à des plans pratiquement identiques.

Et donc de dire que pour pouvoir dessiner un plan, parce qu'un plan ne peut pas être dessiné sans hypothèses, ce plan sur lequel pourrait s'exprimer la CCE a été fait à partir d'une hypothèse envisageable.

M. HOUILLON (Député).- La loi dit "l'ensemble" des hypothèses.

M. GAURAN (DGAC).- Doit "prendre en compte l'ensemble des hypothèses".

M. HOUILLON (Député).- C'est normal que des amendements soient proposés. Si c'est une hypothèse, il y d'autres hypothèses qui sont soumises. Cela correspond à l'esprit du texte finalement.

M. GAURAN (DGAC).- La phase préalable, c'est-à-dire la phase dans laquelle se trouve aujourd'hui la démarche entreprise, doit prendre en compte l'ensemble des hypothèses. Ceci étant, un Plan d'Exposition au Bruit, c'est un seul ensemble de courbes, trois ou quatre courbes selon qu'il y a la zone D ou uniquement les trois zones A, B, C. Cette courbe est dessinée en retenant une hypothèse parmi l'ensemble des hypothèses qui peuvent être étudiées.

M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).- C'est ça qui sera soumis aux conseils municipaux.

M. GAURAN (DGAC).- C'est ce résultat qui permettra de dessiner le projet de Plan d'Exposition au Bruit qui va être soumis à l'avis des communes, puis à nouveau à la CCE et ensuite à l'enquête publique.

M. LE PRESIDENT.- Conclusion ? Quelle est la proposition ?

M. GAURAN (DGAC).- Ce qui est important dans le résultat final, c'est le plan c'est les limites.

M. LE PRESIDENT.- Ma question est simple : est-ce que je peux écrire à tous les maires pour leur dire : "je vous donne un plan, est-ce que vous êtes pour ou contre ?" Est-ce que je peux mettre à enquête publique un plan sans mettre les hypothèses ?

M. GASSELIN (Maire de Bréançon).- Il faut mettre trois hypothèses, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que juridiquement je peux le faire ? La réponse est non. Donc il faut mettre les hypothèses.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Est-ce qu'on ne pourrait pas dire : quelles que soient les hypothèses, basses et hautes, finalement ça ne change pas grand-chose au plan.

M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).- Les gens ne vont pas comprendre !

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Ou est-ce qu'on ne peut pas faire deux tracés : un tracé hypothèse basse et un tracé hypothèse haute, pour démontrer que justement, quelles que soient les hypothèses, cela ne change strictement rien au plan. Sinon les conseils municipaux vont voter contre ce plan dans la mesure où on parle d'une augmentation de tonnage.

M. LE PRESIDENT.- Je ne comprends pas très bien pourquoi cette affaire de tonnage est aussi importante, alors que ce qui est important, me semble-t-il, si j'étais à côté des pistes, c'est plutôt le nombre de mouvements qui est important et les nuisances réellement perçues. D'autant que les avions qui font 34 tonnes sont des avions beaucoup plus modernes que ceux de 17 tonnes actuels et que le niveau de bruit est 8 à 10 décibels inférieur.

Ce que je ne comprends pas, c'est le symbole des 34 tonnes puisque votre avis est aussi négatif quand on diminue de 20 % le nombre de mouvements.

M. ZUBER (Maire de Sagy).- Je vais être chargé d'expliquer cela à mon conseil municipal et ma population. Cela fait des années qu'on se bat contre les 34 tonnes et on s'est engagé à continuer à se battre contre les 34 tonnes. On ne peut pas revenir devant le conseil municipal avec un plan où on aurait caché l'hypothèse de 34 tonnes.

M. LE PRESIDENT.- Les maires sont des pédagogues, ils savent aussi expliquer les choses de bon sens.

M. ZUBER (Maire de Sagy).- Si ADP nous présentait ce même plan sur la base d'un calcul qui n'implique pas les 34 tonnes, en ajoutant des vols ou en ...

M. LE PRESIDENT.- En ajoutant des vols ?

M. ZUBER (Maire de Sagy).- On est prêt à accepter le plan si les 34 tonnes sont interdits. On ne peut pas lâcher sur les 34 tonnes, on ne pourrait pas l'expliquer.

M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).- Nous oublions quelque chose dans cette affaire.

C'est que vous nous avez présenté une carte et vous avez demandé un vote sur la carte. Mais nous devons émettre également un vote sur l'indice retenu pour la limite de la zone C. Il y en a 3 de proposés. Cela complique le problème, si je puis dire.

M. LE PRESIDENT.- On va y venir tout à l'heure mais on n'en est pas à l'indice encore.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Je crois que même avec le trafic actuel, le plan tel qu'il est dessiné peut correspondre à quelque chose d'intéressant.

Pourquoi aller mettre des perspectives qui sont visiblement contraires à ce que tout le monde pense, aussi bien du côté des communes que de la population ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Tout le monde est d'accord sur le plan, c'est une question de présentation.

M. ZUBER (Maire de Sagy).- Cela va être perçu comme une tentative d'ADP de rentrer par la petite porte.

M. LE PRESIDENT.- La troisième hypothèse: 110.000, 20.000 et 17 tonnes, donc les hypothèses d'ADP sur les mouvements et 17 tonnes.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Vous ne parlez pas des 90.000 et des 10.000 ?

M. LE PRESIDENT.- Non, car j'avais fait cette proposition pour aller dans la direction des riverains de réduire de manière importante le nombre de mouvements mais de maintenir la capacité de développement économique de ce territoire.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Avec une proposition à 90.000, il y a encore une capacité de développement.

M. LE PRESIDENT.- L'hypothèse que j'ai proposée était plus protectrice que la nouvelle. Elle n'a pas eu la majorité, on ne la retient pas pour l'instant, sachant qu'il s'agit d'avis.

Qui est pour cette proposition ? Sachant que la courbe, c'est l'épaisseur du trait, je vous le garantis pour avoir vu les courbes.

M. DE RONNE (ADP).- Est-ce que je peux faire une proposition un peu différente ?

Je retiens du débat que, d'une manière générale, on accepte le tracé du Plan d'Exposition au Bruit tel qu'il apparaît ici. On accepte le principe que cette plate-forme puisse accueillir de l'aviation d'affaires, il y va du développement économique de la Région.

Est-ce qu'on ne peut pas dire : on trace un Plan d'Exposition au Bruit qui intègre des hypothèses en matière de mouvements d'aviation générale et d'aviation d'affaires, sans à ce stade préciser de tonnage maximal et en expliquant simplement qu'au fil de l'évolution et de la demande d'aviation d'affaires le problème du type d'avion d'affaires à accepter sur la plate-forme sera débattu en tant que de besoin et dans les instances qui ont à dire sur cette question.

C'est un moyen de dire : il y a de l'aviation d'affaires, il y a des hypothèses de mouvements, sans perturber le débat sur le Plan d'Exposition au Bruit et sur la vocation de l'aérodrome à accepter l'aviation d'affaires, et en rejetant le débat sur la masse maximale lorsqu'il se présentera car aujourd'hui il ne se présente pas.

M. HOUILLON (député).- Si on est d'accord sur le tracé, d'accord sur l'aviation d'affaires, si cela implique implicitement et nécessairement que cela fait plus de 17 tonnes, on revient au même problème.

Les maires et les associations ne peuvent pas accepter cela. Je crois que c'est un problème d'exposé des motifs.

Tout le monde semble d'accord sur le plan, il faut qu'il y ait un exposé des motifs qui puisse recueillir l'accord de tout le monde et qui puisse permettre à chacun ensuite de maintenir les positions qui sont respectivement les siennes aujourd'hui. Si on n'arrive pas à cela directement ou indirectement... cela étant, c'est un avis, effectivement mais enfin il n'y aura pas d'accord.

A partir du moment où on nous a expliqué très clairement que ce qui était soumis à nos concitoyens était certes le plan mais aussi l'exposé des motifs, cela veut dire que si les maires ou les représentants des associations votent le plan, ils votent en même temps l'exposé des motifs et dans l'exposé des motifs, il y a l'acceptation implicite d'un tonnage qu'ils n'acceptent pas. Donc ce n'est pas possible. Le problème est là.

M. BEITZ (Vice-Président CCIV).- Il y a peut-être un petit problème de dogmatisme parce que j'avoue ne pas très bien comprendre. Il est vrai que je suis à 100 milliards d'années lumière de vous, je suis viscéralement entrepreneur et pour moi, la prospective à 15 ans, si je savais ce que c'était, j'aurais pris le billet de Loto gagnant.

Vous êtes en train d'expliquer que vous n'allez pas pouvoir expliquer à vos populations. C'est 17 tonnes et on n'en déroge pas.

Aujourd'hui un avion de 34 tonnes fait moins de bruit qu'un avion de 17 tonnes. Je souhaiterais que les 20.000 mouvements potentiels ne soient faits que par des 34 tonnes. C'est ce qu'il y a de moins bruyant. Il y a quand même un problème de pédagogie ou de dogmatisme.

34 tonnes, ce n'est peut-être pas parlant pour vous, on ne sait pas très bien de quoi l'on parle, mais en revanche on sait en tout cas qu'on ne dépasse pas 17 tonnes ! Comme si à 18 tonnes, cela devenait une catastrophe.

Je comprends très bien qu'il y a eu des prises de position pour défendre le confort de vie, ce n'est pas du tout critiquable. Mais en revanche je trouve que ce blocage, alors qu'on est en train de nous expliquer, par des personnes dont on ne peut pas mettre un seul instant la probité en doute, que les avions modernes font moins de bruit - c'est sûrement vrai, j'habite dans un endroit où il y a des avions, depuis dix ans il y a autant d'avions mais ils font moins de bruit.

34 tonnes font moins de bruit que 17 tonnes ! Je ne vois pas bien le blocage, en dehors du dogmatisme.

Petit point de détail, je ne suis pas le porte-parole d'Aéroports de Paris. Mais si j'ai bien compris, Aéroports de Paris n'interviendrait qu'en aménageur. Vous me reprendrez si je dis une erreur mais ou vous êtes sous un régime philanthropique et de toute manière vous êtes d'accord pour faire des pistes, ce sera sympa pour les gens qui volent, ou vous ne ferez des pistes et des équipements que dans la mesure où vous aurez un retour sur investissement, c'est-à-dire si des entrepreneurs s'installent, font du

business pour pouvoir payer les investissements qu'Aéroports de Paris a fait. Comme il y a aujourd'hui une situation de monopole encore, on n'aura personne d'autre.

La position qui est la vôtre est effectivement la meilleure pour qu'il n'y ait plus d'activité aéronautique ! On y va tout naturellement parce que je ne suis pas sûr qu'Aéroports de Paris entretiendra le coup d'après les pistes pour trois cents coucous qui tournent le dimanche et qui font beaucoup de bruit.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je voudrais simplement apporter une précision :

La première, à ma connaissance, les deux avions d'affaires que fabrique Dassault, les Falcon 2000 et 900, sont supérieurs à 17 tonnes. Ce qui veut dire que l'industrie d'aviation d'affaires française a augmenté le tonnage des avions, les Falcon 10 et 20 faisaient moins et Dassault n'en fabrique plus. Même en France, on fabrique des avions de plus de 17 tonnes. Donc je ne comprends pas votre position, c'est complètement aller à reculons !

M. LORRIAUX (ADP).- En entendant M. le député, nos amis des associations et Messieurs les Maires, tout le monde est d'accord sur le tracé.

Deuxièmement, tout le monde souhaite avoir des hypothèses de trafic.

Troisièmement, la plate-forme n'opère pas aujourd'hui de 34 tonnes. On n'a pas l'autorisation de le faire.

Aujourd'hui, on a quand même la possibilité, tous ensemble, pour défendre l'environnement, de se prononcer sur des hypothèses de trafic, sans parler des 34 tonnes parce que dans le fond on ne sait même pas un jour combien on en aura.

M. GASSELIN (Maire de Bréançon).- Si aujourd'hui on accepte cela, les 34 tonnes, on les accepte. Demain matin, vous présentez un arrêté.

M. LORRIAUX (ADP).- Dans l'esprit du législateur, ce qui est dimensionnant, le Plan d'Exposition au Bruit, c'est le court terme et non pas le moyen terme puisque le long terme doit, de manière mécanique, venir s'inscrire à l'intérieur des enveloppes du court terme. La règle générale érigée par le gouvernement est de dire que le taux de diminution de la nuisance sonore doit être supérieur au taux de croissance du transport aérien de telle manière à ce que nous restions dans des courbes iso.

A partir de ce moment-là, tout le monde est d'accord sur le Plan, Monsieur le préfet a fait des hypothèses de trafic, accordons-nous sur les hypothèses de trafic. Et puis, comme de toute façon, il n'y a pas aujourd'hui la nécessité, nous instruirons au fur et à mesure, si le dispositif législatif le permet, les conditions d'utilisation de la plate-forme.

On peut, après une séance comme celle-ci, Monsieur le préfet, qui n'a jamais eu lieu dans cette commission où tout le monde a pu exprimer ses positions jusqu'au bout, trouver un instant de consensus sur le plan et sur les hypothèses de trafic.

Aéroports de Paris y est prêt, nous avons voté pour la deuxième résolution. On doit pouvoir quand même sortir de cette séance avec un vote sur ces deux points. Et c'est ça qui permet ensuite de lancer à la consultation publique les documents. Personne n'est capable de dire aujourd'hui si c'est du 22 tonnes, du 23 tonnes, du 34 tonnes. Simplement on est à l'intérieur de la courbe et on empêche que les populations ne viennent éventuellement s'installer dans les zones à risque.

M. LE PRESIDENT.- Ma question s'adresse surtout aux Maires, est-ce qu'on peut rester sur une hypothèse dans laquelle on n'évoque pas le tonnage des avions et on indique que ceci fera l'objet de décision ultérieure.

Mme PELLE-MACHET (Maire d'Epiais-Rhus).- Votre proposition oui, on n'évoque pas le tonnage futur des avions. Il faut

préciser, me semble-t-il, dans la présentation qu'aujourd'hui l'arrêté autorise les 17 tonnes et que, dans les années futures, il est possible qu'on revienne sur cet arrêté mais ce n'est pas aujourd'hui qu'il faut dire qu'on accepte les 34 tonnes.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Il ne faut pas qu'il y ait de référence ou un engagement quelconque. Il ne faut pas qu'on soit prisonnier d'un vote qui nous engagerait sur un tonnage qui apparaîtrait dans cet arrêté.

M. LORRIAUX (ADP).- Aujourd'hui, on ne peut même pas opérer des 34 tonnes.

M. HOUILLON (député).- C'est quand même l'hypothèse de travail.

M. LORRIAUX (ADP).- Monsieur le député, il fallait vraiment que nous soyons d'une immense naïveté pour faire figurer cette hypothèse parce qu'on n'est pas du tout sûr que dans le fond le marché à 15 ans soit propice à cela. Admettez que vous ayez une récession comme celle qui vient de frapper la France pendant les quatre années. Nous étions à des taux de croissance sur Roissy de l'ordre de plus de 10 points.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Plutôt un ralentissement de la croissance.

M. LORRIAUX (ADP).- Disons atonie de la croissance.

Je crois que tout le monde est d'accord sur cette proposition, les associations, les élus, et pour les usagers je me tourne vers le Président CHOIX, seriez-vous d'accord ?

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Les décisions seront prises de toute façon plus tard.

M. LORRIAUX (ADP).- Absolument.

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes d'accord ? Dans l'exposé, on indiquerait qu'actuellement le tonnage est limité à 17 tonnes, que ceci peut éventuellement évoluer mais fera l'objet d'une décision ultérieure.

Mme PELLE-MACHET (Epiais Rhus).- Discussion et décision. Les deux.

M. LORRIAUX (ADP).- Rappelant que le dispositif réglementaire prévoit que les PEB sont révisables tous les cinq ans.

M. LE PRESIDENT.- Et fera l'objet d'une décision après consultation. Est-ce que ça vous convient ?

Mme PELLE-MACHET (Maire d'Epiais-Rhus).- Oui.

M. HOUILLON (Député).- Il faut asseoir derrière cela une hypothèse.

M. LE PRESIDENT.- Messieurs et Mesdames les Maires sont d'accord sur le tracé qui est fondé sur l'hypothèse ADP, autant prendre l'hypothèse ADP. Sur le tonnage, on dira qu'actuellement c'est 17 tonnes mais que ceci est susceptible d'évoluer en fonction de l'évolution de l'aviation d'affaires.

C'est la carte que vous avez sous les yeux avec l'hypothèse ADP : 110.000 + 20.000.

Qui est pour cette solution ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Sur le nombre de mouvements, c'est l'hypothèse.. ?

M. LE PRESIDENT.- L'hypothèse que tout le monde a sous les yeux : 110.000 et 20.000.

Qui est pour ? ...

Aéroports de Paris : 4 pour

Usagers : 5 pour.

Personnel : 2 pour.

Communes : 8 pour.

M. HENIN (Les Amis du Vexin Français).- Quel est le texte exact ?

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Il faut que le texte ne pense pas qu'on avalise un nombre de mouvements. Que le nombre de mouvements qui est proposé est celui qui a permis de faire le tracé et qu'il ne nous engage pas.

M. LE PRESIDENT.- Les associations ?

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Vous pouvez nous répéter la résolution clairement ?

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de faire une petite suspension de séance pour rédiger un texte.

(suspension de quelques minutes)

M. LE PRESIDENT.- Le projet de rédaction proposé est le suivant :

"Le projet de PEB est établi à partir des hypothèses suivantes..." vous les avez sous les yeux.

"... La réglementation actuelle limite à 17 tonnes le tonnage maximum des avions qui peuvent opérer sur la plate-forme de Pontoise. Une modification de cette limite ne pourrait intervenir, en fonction des impératifs de développement économique du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs locaux, que sur décision du Ministre en charge des Transports, après consultation des responsables politiques et socio-économiques et après avis de la CCE".

M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).- Après nouveau décompte, nous sommes 32 votants, M. le Préfet. Il y a 9 communes, 12 du collège usagers, et 11 associations. C'est un nouveau décompte que ma collaboratrice a fait.

M. DE RONNE (ADP).- On serait 32 en tout.

M. LE PRESIDENT.- Donc pour le texte que je vous ai lu ?...

ADP : 4 pour.

M. BUTEUX (DIRAP).- On n'a pas très bien compris le début.

M. LE PRESIDENT.- *"La réglementation actuelle limite à 17 tonnes le tonnage maximum des avions qui peuvent opérer sur la plate-forme. Une modification de cette limite ne pourrait intervenir, en fonction des impératifs de développement économique du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs locaux, que sur décision du Ministre en charge des Transports, après consultation*

des responsables politiques et socio-économiques et après avis de la CCE"

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Il manque "et avec l'accord des élus", Monsieur le Préfet.

Ou alors qu'on s'en tienne au texte envoyé par ADP, c'est-à-dire "avec l'accord" ou "à l'initiative", je ne me rappelle plus...

M. LE PRESIDENT.- On a mis "à l'initiative des acteurs locaux".

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Les élus ne sont pas mentionnés.

M. LE PRESIDENT.- Et "les acteurs locaux", c'est quoi ?
"... à l'initiative des acteurs locaux, que sur décision du Ministre en charge des Transports, après consultation des responsables politiques et socio-économiques et après avis de la CCE".

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- L'accord des élus, ce n'est pas une consultation, l'accord, c'est quelque chose d'extrêmement fort. La consultation, s'ils sont minoritaires, à ce moment-là.

M. LE PRESIDENT.- L'accord des élus locaux, cela veut dire quoi ?

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- En réalité, le mot "accord" des élus locaux veut dire très précisément "initiative", c'est-à-dire nous avons eu le cas une fois...

M. LE PRESIDENT.- *"à l'initiative des acteurs locaux"*, donc l'initiative peut venir du Conseil Général, du Conseil Régional etc.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Il s'agit d'une consultation, il faut l'accord des élus.

M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).- Non !

M. LE PRESIDENT.- "l'accord des élus locaux", cela ne veut rien dire. Je ne vais pas mettre une phrase qui n'a pas de sens. Je veux bien, à l'extrême rigueur, mettre : "à l'initiative des acteurs locaux etc.". Tout cela, c'est les textes, c'est-à-dire la simple traduction des textes.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Il ne faut pas avoir moins que la lettre. La lettre demandait "l'accord des élus" parce que c'est à eux que revient l'initiative.

M. LORRIAUX (ADP).- Non ! La lettre parlait de l'accord des partenaires locaux.

M. HOUILLON (député).- Cela ne mange pas de pain, si je puis me permettre, de mettre entre parenthèses quelque chose comme cela puisqu'ADP a l'air d'accord, après "acteurs locaux" mettre élus locaux et acteurs économiques, cela alourdit certes un peu le texte, mais en tout cas cela le précise un peu sans le diminuer.

M. LE PRESIDENT.- Quels sont les autres acteurs locaux qui peuvent être à l'initiative de cela, si ce n'est les politiques et les acteurs économiques ?

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- C'est un raisonnement plus compliqué que ça. S'il s'agit d'un accord des élus, c'est quelque chose d'extrêmement net, c'est-à-dire que sans un accord des élus, cela ne passerait pas. Mais si on procédait à une consultation, ceux-ci peuvent être en désaccord et être entraînés par une majorité d'acteurs économiques, pas forcément du Vexin. Ce qu'on redoute, c'est le délestage.

M. HOUILLON (Député).- C'est vrai, mais il y a aussi l'hypothèse que même si on met accord ou initiative, s'il y en a une partie qui est d'accord et l'autre pas d'accord, il n'y a pas de réglementation du litige.

M. LE PRESIDENT.- Qui peuvent être les acteurs locaux si ce n'est les politiques et les acteurs économiques ? Cela me semble suffisamment clair.

M. LORRIAUX (ADP).- Les termes mêmes de la lettre qui a été envoyée à M. le Député parlait des "partenaires locaux".

M. HOUILLON (Député).- Il était question des élus locaux aussi.

M. LORRIAUX (ADP).- Je l'ai sous les yeux.

M. HOUILLON (député).- Vous pouvez nous la lire ?

M. LORRIAUX (ADP).- *"Dans la mesure où nous cherchons un consensus de la part de tous les partenaires locaux"*. C'est exactement les termes. Acteurs locaux ou partenaires locaux, c'est exactement la même chose.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je ne vois pas comment on pourrait retirer à l'Etat ce qui est son rôle ! Monsieur le Préfet, en tant que représentant de l'Etat, je ne vois pas comment vous pouvez accepter quelque chose d'autre que ce que vous avez marqué.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Nous avons commencé en disant que la Région ne voulait pas perdre son devenir, c'est-à-dire que nous ne voulons pas opposer une population à l'autre, nous ne voulons pas de trafic importé d'autres régions, pas de délestage. Il n'a pas été prouvé que la profession pouvait amener un développement du trafic aussi énorme que celui qui est mentionné là.

M. LE PRESIDENT.- Je répète la dernière phrase :

"Une modification de cette limite ne pourrait intervenir, en fonction des impératifs de développement économique du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs politiques et économiques locaux, que sur décision du Ministre en charge des Transports, après consultation des responsables politiques et socio-économiques et après avis de la CCE".

C'est un peu lourd comme des phrases écrites par soixante personnes, cela ne donne jamais quelque chose de très élégant.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- N'est-ce pas un peu court le bassin de Cergy-Pontoise ? Cela commence où et cela finit où ?

M. LE PRESIDENT.- J'avais marqué le secteur nord-ouest de l'Ile-de-France, il m'a semblé que ce n'était peut-être pas très habile de parler du secteur nord-ouest de l'Ile-de-France.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- En tout cas, il est intéressant de noter que ce développement n'est pas fait simplement pour l'intérêt des gens de Cergy ou tout autour mais aussi pour cette population à laquelle j'ai fait référence qui est une population rurale et qui existe aussi.

M. LE PRESIDENT.- Mais qui a aussi besoin de développement économique et d'emploi. On a l'impression que le Vexin est une sorte d'Eden dans lequel les gens ont tellement de moyens et de revenus qu'ils n'ont pas besoin de travailler. Je suis étonné !

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- En tout cas, cette région du Vexin mérite d'être citée.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Est-ce qu'en terme de mouvements on ne pourrait pas dire 130.000 mouvements annuels, au lieu de 110.000 avions légers et 20.000 avions d'affaires ? Est-ce que cela a un intérêt quelconque à ce stade-là ?

M. DE RONNE (ADP).- Oui, pour l'entreprise qui a possibilité de développer de l'aviation d'affaires.

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).- Est-ce qu'on ne pourrait pas dire que c'est sur la base d'une hypothèse de 110.000 mouvements légers et 20.000 d'aviation d'affaires qui permet un tracé le plus protecteur possible ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- N'ayez pas peur !
(rires)

M. LEBRUN (DIRAP).- Si je comprends bien, on est reparti pour voter 70 turboréacteurs nuit et jour.

M. LORRIAUX (ADP).- Mais non !

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Les hypothèses restent les mêmes, doublement d'aviation légère et 20.000 mouvements d'aviation d'affaires.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Vous nous aviez proposé, Monsieur le Préfet, une suspension des vols pendant la nuit, ne serait-ce que minuit à 6 heures du matin, c'est déjà un point positif.

M. LE PRESIDENT.- La réponse de la DGAC est négative.

M. GAURAN (DGAC).- Le représentant du service de l'Aviation Civile Nord m'a confirmé que, pour des problèmes de sécurité, il y a besoin de maintenir cette plate-forme ouverte la nuit en cas de déroutement d'avions dans des cas très particuliers.

M. DUBREUIL (Union des Amis du PNR).- Est-ce que ceci ne pourrait pas se régler au moyen de dérogations ?

M. PERONNET (SCIAVO).- Quand vous êtes en vol, vous n'allez pas téléphoner pour demander une dérogation.

M. BUTEUX (DIRAP).- La remarque qu'on voulait faire, pour aller dans le sens de la sécurité, on comprend bien qu'un avion qui a un problème, il faut qu'il puisse atterrir, le fait de dire qu'il faut avoir l'aérodrome ouvert, y compris pour de l'exploitation commerciale ou autre, c'est totalement différent de dire qu'il est ouvert pour accueillir en cas de procédure de sécurité.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Si le personnel n'est pas là, la plate-forme ne sera pas opérationnelle pour accueillir l'avion.

M. LE PRESIDENT.- On vote. Tout le monde sait sur quoi on vote ?

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- On ne peut pas dire quelque part qu'on n'avalise pas les hypothèses ? Que ce soit clair.

M. LE PRESIDENT.- On dit que le projet de PEB est établi à partir des hypothèses suivantes.

Ensuite, on dit que la réglementation actuelle limite à 17 tonnes le tonnage maximum des avions qui peuvent opérer sur la plate-forme.

Puis on dit qu'*"une modification de cette limite ne pourrait intervenir, en fonction des impératifs de développement économique du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs politiques et économiques locaux, que sur décision du Ministre en charge des Transports, après consultation des responsables politiques et socio-économiques et après avis de la CCE"*.

Qui est pour ?...

ADP : 4 pour

Usagers : 6 pour

Personnel : 2 pour

Communes ?

M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).- Est-ce qu'on ne pourrait pas dire que les mouvements ont été établis à partir de 130.000 pour une protection maximale, pour bien indiquer que les calculs ont été faits à partir d'un certain nombre de mouvements pour que ce tracé soit le plus large possible ?

M. LE PRESIDENT.- Quel est le vote des communes ?

Qui est pour ?... 0

Qui est contre ?... 2

Qui s'abstient ? ... 7

Associations de riverains : 1 pour, 7 contre, 2 abstentions.

Je n'ai pas le compte, vous êtes 11, je n'ai que 10 votes !

(après vérification, il s'agit bien de 10 représentants d'association, le 11^{ème} étant le suppléant d'un titulaire déjà présent).

Donc au total :

Pour : 13

Contre : 9

Abstentions : 9

Il nous reste maintenant à en venir au sujet réel de la CCE : la valeur des indices.

On a le choix entre l'indice Lden 55, 56 ou 57.

M. DE RONNE (ADP).- Je vous propose d'utiliser la carte que vous avez dans le dossier qui s'appelle "avant-projet". Les 3 zones sont représentées :

- en rose la zone A qui reste pratiquement sur l'implantation des pistes

- en bistre la zone B avec ses quatre indices possibles. Vous voyez les quatre petites lignes dans la zone ;

- et la zone C avec trois indices, donc trois courbes dessinées dans la plage verte. La courbe la plus proche de la plateforme est la courbe 57 EPNdB. Vous avez également les courbes 56 et 55. Vous voyez que les trois courbes sont en fait très proches les unes des autres, c'est quelques dizaines de mètres d'élargissement de la zone lorsque vous passez d'une courbe à l'autre.

En jaune, vous avez ce que pourrait être une zone D avec l'indice Lden 50. La zone D ne crée qu'une obligation d'information.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Quelle est la justification d'une zone D ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Information des riverains, on les prévient.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Quelle est la mesure de protection puisqu'il n'est pas interdit de construire en zone D ?

M. GAURAN (DGAC).- Dans la zone D, il y a une obligation d'information et une obligation pour les constructions nouvelles d'isolations renforcées.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Ce que vous proposez en cas de développement de l'aviation d'affaires, c'est que les gens vivent derrière un double vitrage toute l'année un peu comme à Roissy ?

M. LORRIAUX (ADP).- Non !

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Vous proposez des subventions, quand on voit les milliards...

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi ! Pour l'instant, on en était sur la zone C : indices 55, 56 ou 57.

M. LEBRUN (DIRAP).- Est-ce qu'on peut suivre les recommandations de l'ACNUSA ? L'ACNUSA propose que le vote commence par la valeur la plus faible, donc la plus protectrice.

M. LE PRESIDENT.- Qui est pour 55 ?...

Unanimité.

Ensuite zone B : 62, 63, 64, 65

On commence par 62.

Qui est contre 62 ?...personne

Qui s'abstient ?... personne.

Donc unanimité.

Enfin la zone D, sur l'opportunité de créer une zone D pour l'information.

Zone D :

Qui est contre ?... 4

Qui s'abstient ?... 4

Qui est pour ?... 23

Y a-t-il d'autres questions ?

Je vais consulter sur ces bases les conseils municipaux rapidement. Et on se réunira dans la même formation la deuxième quinzaine de septembre de façon à ce que l'enquête publique soit lancée dans les meilleurs délais et que l'arrêté soit pris avant le 31 décembre de cette année.

Merci beaucoup à vous tous pour votre collaboration.

(la séance est levée à 19 heures)